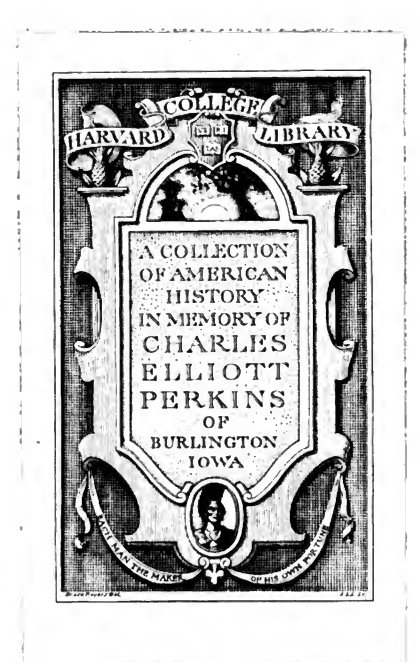
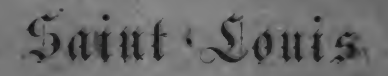
Saint Louis,die welt-stadt der zukunft

L. U. Reavis


HARVARD COLLEGE LIBRARY
A COLLECTION OF AMERICAN HISTORY IN MEMORY OF CHARLES ELLIOTT PERKINS OF BURLINGTON IOWA
EACH MAN THE MAKER OF HIS OWN FORTUNE





die

Welt-Stadt

der

Zukunft.

Saint Louis,

die

Welt-Stadt der Zukunft.

Illustrirt mit einer Karte.



St. Louis muß hinfort im Lichte seiner Zukunft betrachtet werden — seiner Macht in den Reichen der Welt — seines Einflusses in der Regierung von Staaten und Nationen.

St. Louis, Mo.
Herausgegeben auf Verordnung der St. Louis County Court.
1870.

Druck der „Neuen Welt," No. 211 Marktstraße, St. Louis, Mo.

Aus dem Englischen übersetzt von Frau Clara Folkmann.





Capitain James B. Eads,

Dem Manne
wahren Genies und treuer Freundschaft,

Dem Bürger
echter Vaterlandsliebe und seltenen Gemeinsinns,

Dem Manne,
dem ehrenwerthen, sich selbst emporgeschwungenen,

ist

Diese kleine Schrift

über die Zukunft einer Stadt, deren schönste Hoffnungen in solchen Männern ruhen,

Achtungsvoll zugeeignet

von dem

Verfasser.



Inhalts - Verzeichniss.

Seite.

An die

Ehrenwerthe County Court von St. Louis County, Staat Missouri.

Verehrte Herren!

Die Unterzeichneten bitten hochachtungsvoll, daß Ihre Ehrenwerthe Körperschaft die Geld-Mittel zum Druck und zur Verbreitung eines neuen von Herrn L. U. Reavis bearbeiteten Werkes, betitelt: „St. Louis, die Welt-Stadt der Zukunft," bewilligen möge. In der Meinung, daß unsere Stadt gerade jetzt in ein neues, in der Vergangenheit nicht gekanntes Stadium des commerziellen Gedeihens und der materiellen Entwickelung tritt, halten wir uns fest versichert, daß bei dem Charakter und Gegenstande des Werks, sobald als gedruckt und verbreitet, es ohne Zweifel weit mehr zur Förderung der materiellen Interessen von St. Louis beitragen wird, als die geringe Summe, die seine Herausgabe erfordert.

Hochachtungsvoll Ihre ergebenen Diener:

D. A. January,
Chas. H. Peck,
Lee R. Shryock,
Thos. J. Bartholow,
Wm. J. Lewis,
C. A. Newcomb,
J. H. Terry.
Wm. A. Brawner,
Elon G. Smith,
Haskell u. Co.,
Albert Todd,
Scott, Collins u. Co.,
Geo. Todd,
Silas Bent,
Nathan H. Parker,
Geo. Bain,
Chas. Gibson,
E. D. Stanard,
Geo. P. Plant,
Samuel Knox,
Wm. McKee,
John S. Cavender,
Ferd. Meyer,
A. Siegel,
Wm. Walsh,
Jno. Baker,
Robert Baker,
L. H. Baker,
Thos. Allen,
E. W. Fox,
Geo. H. Rea,
Sam. A. Lowe,
Josiah Fogg,
Thos. Huntington,
Stilson Hutchins,
Emil Preetorius,
John Loughton, M. D.,
Fred. Hill,
John Mennie,
G. W. Dreyer,
Henry Shaw,
D. Robert Barclay,
Capit. James B. Eads,
W. C. Taylor,
B. R. Bonner.

Die vorstehende Bittschrift wurde der County Court von St. Louis durch ein Comite, bestehend aus nachgenannten hervorragenden Bürgern dieser Stadt, überreicht und um die Publikation des Werkes gebeten.

Capitain James B. Eads,
Ehrenw. Samuel Knox,
General John S. Cavender,
Ehrenw. Chas. Gibson,
Capitain Barton Able,
Ehrenw. J. H. Terry,
Ehrenw. Joseph Pulitzer,
Ehrenw. D. Robert Barclay,
Wm. C. Taylor, Esq.
John Jackson, Esq.

Nachdem das Comite die Gründe zu Gunsten der Herausgabe des Werkes vorgetragen hatte, entschied die Court, bestehend aus den Herren:

Richter F. W. Cronenbold, Vorsitzer,
„ John F. Long,
„ Thomas J. Daily,
„ James S. Farrar,
„ Robert C. Allen,
„ Thomas M. Brannan,
„ Christian Conrades,

einstimmig dafür, und verordnete den Druck von 10,000 Exemplaren in englischer und 5000 Exemplaren in deutscher Sprache.

Prophetische Stimmen über St. Louis.

„St. Louis allein würde ein unerschöpfliches Thema sein; denn wer kann zweifeln, daß die blühende Metropole bestimmt ist, einer der mächtigsten Mittelpunkte unserer mächtigen Republik zu werden.“ Charles Sumner.

„Schönes St. Louis, die künftige Hauptstadt der Vereinigten Staaten und der Civilisation des Westlichen Continents!“ James Parton.

Office der „New York Tribune.“
New York, den 4. Februar 1870.

Geehrter Herr! Ich habe zweimal St. Louis mitten im Winter gesehen. Die Natur machte es zum Mittelpunkt eines weitumfassenden Gebietes, welches einen großen Flächenraum des fruchtbarsten Bodens auf der Erde in sich birgt. Die Menschheit wird bald seine Bestimmung verwirklichen, indem sie es zum Sitze einer ungeheuren Industrie, zur Heimath eines weit verzweigten, immer mehr sich ausdehnenden Handels macht. Sein Gang ist nicht so schnell, als der mancher seiner westlichen Schwestern; es schreitet aber stetig und sicher zu seiner vorausbestimmten Höhe der ersten Binnenstadt auf der Erde fort. Horace Greely.

L. U. Reavis, Esq., Missouri.

„Zugleich erinnere ich mich, daß ich in der Stadt St. Louis bin, welche über kurz oder lang bestimmt ist, die größeste Stadt auf dem Festlande (wiederholter Beifall), der größeste Mittelpunkt zwischen dem Osten und Westen und zugleich der Stapelplatz des ganzen inländischen Handels des größesten und blühendsten Landes, den je die Welt erlebt hat, zu werden; bald verbunden mit Indien durch das Stille Meer und die Güter von China und Japan empfangend, mit seinen hier zusammenkommenden ungeheuren Flüssen den großen Nordwesten entwässernd und durch den großen Strom dieser Nation, den Vater der Ströme — den Mississippi — in den Golf mündend. Wenn jemals — und diese Zeit ist nicht mehr fern — der Binnenhandel unsern ausländischen Handel übersteigen wird, dann wird St. Louis den ersten Rang unter den Städten der Nation einnehmen. Und diese Zeit, meine Freunde, ist viel näher als irgend einer von uns gegenwärtig sich vorstellt. Angenommen, es wäre irgend einem von Euch, hier zugegen und im mittlern Alter, zwanzig Jahre zuvor gesagt worden, daß binnen der Zeit solch' eine Stadt und mit einer so zahlreichen Bevölkerung hier entstehen würde, welche die lebenden Prairien von Illinois und Indiana zwischen hier und dem Ohio bedeckt, wer würde diese Prophezeiung geglaubt haben? Und so wird das nächste Vierteljahrhundert eine größere Bevölkerung westlich vom Mississippi haben, als das vergangene östlich vom Mississippi gehabt hat, und die Stadt St. Louis wird sich, vermöge ihrer centralen Lage und durch den Eifer, die Energie, die Industrie und den Unternehmungsgeist seiner Einwohner, zu der bedeutendsten Stadt der Vereinigten Staaten von Amerika erheben, die jetzt und künftig dazu bestimmt sind, das große republikanische Volk der Welt zu sein.“

(Auszug aus einer Rede, die General B. F. Butler am 13. October 1866 in St. Louis gehalten hat.)

„Wenn ich dieses Land betrachte; wenn ich seine ungeheure, fast unbegrenzte Ausdehnung überschaue; wenn ich die scharfen Augen der Capitalisten und Geschäftsleute beobachte, welche alle mit festem, interessirtem Blicke auf dem Handel mit dem Westen haften, und alle unsere östlichen Städte in heißem Wettstreite ihre eisernen Arme ausstrecken sehe, um sich unseres Handels zu versichern; wenn ich die Eisenbahnen, die hier in St. Louis einmünden, betrachte; wenn ich diese Stadt mit ihren 60,000 Meilen Eisenbahn- und ihren 100,000 Meilen Telegraphen-Verbindungen übersehe; wenn ich ihre Stellung am Hauptpunkte der Schiffahrt, die sich 3000 Meilen nordwärts und 2000 Meilen südwärts erstreckt, ins Auge fasse, und wenn ich gewahr werde, daß sie im Mittelpunkte des Festlandes liegt; wenn ich die Menschen sehe, die in ungeheurer Anzahl gen Westen ziehen; wenn ich die nach dem Stillen Meer zusteuernde Emigration betrachte und durch all' die gemäßigten Climate das Gestampfe des Eisenpferdes vernehme; wenn ich der Städte und Dörfer gedenke, die in allen Richtungen neu entstehen; wenn ich sehe, daß immer neue Staaten ins Leben treten, bis St. Louis das Centrum aller und der Mittelpunkt der Bevölkerung und des Handels dieses Landes geworden; wenn ich alles dieses sehe, so fühle ich mich überzeugt, daß der Regierungssitz dieses großen Reiches auf dieser Seite des Alleghani-Gebirges sein wird. Warum sollte daher nicht St. Louis die künftige Capitole der Vereinigten Staaten von Amerika werden?“

(Auszug aus einer Rede des Senators Yates.)

„Wenn die Frage gestellt würde, wessen Erwartungen in die Zukunft von dem, was seit den letzten 50 Jahren für den Fortschritt der Civilisation gethan worden, der Verwirklichung am nächsten kommen: ob die der Sanguinischen und Hoffnungsreichen, oder die der Vorsichtigen und Furchtsamen, müßte da nicht die Antwort sein, daß Keiner von der ersten Klasse sanguinisch und hoffnungsvoll genug gewesen ist, den Fortschritt der Menschheit seit dem Anfange des jetzigen Jahrhunderts im ganzen Umfange voraus zu erkennen? Möchte es daher nicht ebenso nur der Allersanguinischste und Hoffnungsreichste sein, der im Voraus eine richtige Schätzung des Maßstabes der künftigen Veränderungen und Verbesserungen in dem großen Entwickelungsgange der Gesellschaft und Civilisation westwärts über den Continent zu machen im Stande ist?

Im gewöhnlichen Leben hat man wenig Vertrauen zu Allem, was sich nicht in das Bereich der eigenen Erfahrung bringen läßt. Man sträubt sich entweder ganz und gar, oder zieht nur mit Wiederwillen Schlußfolgerungen — wie sehr sie immerhin auch durch Thatsachen und logischen Zusammenhang unterstützt sein mögen — wenn es nöthig wird, über den eigenen gewöhnlichen Gedankenkreis hinaus zu gehen. Man ist ganz besonders ungläubig und sogar unduldsam, gegen Meinungsäußerungen, wie sehr sie auch begründet sein mögen, welche in Bezug auf die Zukunft große Veränderungen andeuten. Man begreift sie nicht und weigert sich daher, daran zu glauben; ja man geht oft weiter und verwirft sie mit Verachtung ohne jegliche Prüfung. Nach der Wahrheit zu forschen, ist die Aufgabe Derjenigen, welche es unternehmen, aus der Vergangenheit und Gegenwart zu bestimmen, was in der Zukunft sein wird, und, sobald sie die Wahrheit begriffen, diese ohne Rücksichtnahme auf das, was darüber gedacht werden könnte, ganz einfach so auszusprechen, wie man die Lösung einer mathematischen Aufgabe hinstellt.“ J. W. Scott.

Office of The Tribune.

New York, Feb. 4 1870

Dear Sir: I have twice seen St. Louis in the middle of Winter. Nature made her the focus of a vast region embodying a vast area of the most fertile soil on the Globe: man will soon accomplish her destiny by rendering her the seat of an immense industry, the home of a far-reaching, ever-expanding Commerce. Her expansion is not so rapid as that of some of her Western sisters, but she advances steadily and surely to her predestined station of first inland city on the Globe.

Yours,

Horace Greeley

L. U. Reavis, Esq.

St. Louis, die große Stadt der Zukunft!

Große Städte entstehen unter den Völkern als das Resultat eines reiferen commerciellen und socialen Lebens, und in ihrer natürlichen Entwickelung werden sie die wichtigsten Organe der fortschreitenden Civilisation und Regierung der Welt, indem ihnen die höchsten Funktionen des menschlichen Lebens obliegen. Sie erstehen da, wo sich menschliche Fähigkeiten und natürliche Vortheile auf's Höchste vereinigt vorfinden. Sie nehmen Theil an dem Riesenmarsch der menschlichen Race in der ihnen eigenthümlichen Art und Weise, und bezeichnen den Fortschritt der Menschen auf den Gebieten der Kunst, des Handels und der Civilisation; sie verschönern und bereichern die Blätter der Geschichte, und prägen dem Geiste des Forschers der Weltereignisse die erhabene Lehre des Aufschwungs und des Verfalles ganzer Nationen ein. Zu allen Zeiten waren die Städte die Mittelpunkte alles industriellen und intellektuellen Lebens, aus denen die mächtigsten Triebe der Civilisation hervorschossen. Genug, sie sind die imposantesten Werke der Menschheit. Und, ob wir sie schauen umhüllt von den Flammen des Eroberers, umgeben von Millionen ängstlich schlagender Herzen, die sich, beim Untergang ihrer Glückssonne, der dumpfen Verzweiflung hingeben, oder bei dem Versinken einer ganzen Nation in den Strom der Vergessenheit; ob wir sie betrachten in der Fülle und Kraft des Wohlergehns, mit den himmelanstrebenden Thürmen, den königlichen Palästen, den vergoldeten Hallen, und dem köstlichen Schaugepränge des Reichthums und der Wissenschaft: sie bleiben stets gleich bewunderungswürdige Gegenstände der menschlichen Schöpfung, und beweisen gleich schlagend die Lehre von der Größe und Herrlichkeit des Menschen. In dieser ihrer Größe haben sie sich mit allen Zeitaltern messen können. Es genügt, mit Volney den aufwärtsstrebenden Pfad der Menschheit, in seinem Werke, „die Ruinen," zu verfolgen; von dem ersten Erscheinen des Menschen auf dem Felde der Geschichte bis auf den heutigen Tag, bezeichnen diese redenden Denkmäler seiner eigenen Schöpfung, die Ruinen großer Städte, seinen Weg. Die Lehren der Größe und des Fortbestehens, welche uns diese großen Städte so pathetisch predigen, sind wohl nirgends treffender ausgedrückt worden, als in den folgenden Worten Louis Kossuth's geistreicher Vorlesung, gehalten in der Stadt New York:

„Wie wunderbar! Welch' eine Gegenwart und doch auch welche Zukunft! Zukunft? — Laßt mich anhalten bei diesem geheimnißvollen Worte, diesem Inbegriff der verschleierten, unergründlichen Ewigkeit!

„Der dunkle Schatten dieses Wortes umnachtet meinen Geist, und inmitten dieses gigantischen Bienenkorbes stand ich—in Nachdenken versunken—allein!

„Und der Geist der unbeweglichen Vergangenheit erstand vor meinen Augen und entfaltete die Bilder verblichener Kraft und der Vergänglichkeit menschlicher Dinge.



„Und unter all' den Nebelbildern sah ich den versengten Boden Afrikas, und auf diesem Boden Theben mit seinen hundert Thoren, herrlicher als die herrlichste aller Städte der Gegenwart — Theben, der Stolz des alten Egyptens, die Erste unter den Metropolen der Künste und Wissenschaften, die Wiege so mancher bewährter Dogmen, welche noch heutzutage die Menschheit in den verschiedenartigsten Formen beherrschen, obgleich die Quelle, aus welcher sie strömten, längst vergessen ist.

„Dann sah ich Syrien mit seinen hundert Städten, deren jede eine mit kaiserlicher Macht ausgestattete Nation in sich barg. Balbek, mit ihren riesenhaften Tempeln, deren Bruchstücke selbst alle menschliche Einbildung übersteigen, und die, gleich aus Felsen gemeiselten Bergen, in der Wüste stehen; dort, wo Hunderte von Meilen in der Runde kein Stein zu finden, kein Fluß, der den geduldigen Nacken beuge, um Bergeslasten herbeizutragen; und dennoch stehen diese gigantischen Ruinen gerade hier, und uns, die wir mit dem Wesen der geheimnißvollen Naturkräfte vertraut sind, die Zusammensetzung der Hebel kennen, den Blitz erfassen, die Dampfkraft und den Luftdruck regieren, mit dem brennenden Fluidum, aus welchem der Donnerkeil geschmiedet, schreiben, auf den Grund des Meeres tauchen und uns in die Lüfte schwingen können,—uns scheinen, bei einer solchen Betrachtung, Städte wie New York zu den bescheidenen Proportionen eines Kinderspielzeugs zusammenzuschrumpfen, daß man versucht wird, dasselbe sich auf den Daumen zu setzen, wie Micromegas den Mann von Wachs.

„Obgleich wir Alles dies und noch viel mehr wissen, so können wir doch in Hinblick auf Balbeck nicht unterlassen, zu fragen: welch' ein Riesenvolk vermochte diese Bauten zu errichten, die weder unsere machtlosen Anstrengungen, noch unsere Geschicklichkeit, ja, selbst nicht der Alles zernagende Zahn der unaufhaltsamen Zeit bis jetzt vernichten konnte.

„Darauf erschien mir das Nebelbild von Niniveh, mit seinen hängenden Gärten, die jetzt von Sandhügeln verschüttet sind, aus denen Layard die collossalen, geflügelten Stiere herausgräbt, von der Größe eines Berges, aber dennoch mit der Zierlichkeit eines Camöen gemeißelt; und auch Babylon mit den herrlichen Mauern, und Jerusalem mit den unvergleichlichen Tempeln, Tyrus mit den zahllosen Flotillen, Arad mit den Schiffswerften, Sidon mit dem Labyrinth der Werkstätten und Fabriken, Askalon, Gaza, Beiruth, und weiterhin Persepolis mit der Fülle seiner Paläste."

Die ersten großen Weltstädte sind von einer Menschenrace erbaut, die weit unter derjenigen steht, welche jetzt die Civilisation beherrscht. Dennoch zeugen diese Ruinen von höherer Formbildung, sowohl was Größenverhältnisse als auch mechanische Kunstfertigkeit betrifft, als jene unserer neu erbauten Städte, wenn wir dieselben nur mit der marmornen Einöde Palmyras und den unter dem Sande begrabenen egyptischen Städten vergleichen. Wir müssen jedoch wohl bedenken, daß diese Großartigkeit der Alten aus dem Systeme des Götzen- und des Sklavendienstes hervorging, welche durch selbstsüchtige Despoten und Priesterherrschaft als nutzlose Prachtentfaltung in den meisten öffentlichen Gebäuden erzwungen wurde. In unserm Zeitalter steht die Arbeit mehr unter der Leitung des praktischen Menschenverstandes, und dieser schafft eher das Nützliche als das Verschönernde; daher besitzen wir einen Krystall-Palast und keine Pyramiden.

Doch, indem wir von all' den alten großen Städten absehn, kommen wir zu der Frage: wo wird die künftige große Weltstadt erstehen?—Ehe wir uns näher auf diese Frage einlassen, müssen wir uns erst über einige derselben zu Grunde liegenden That-

sachen verständigen, welche auf die Städte der Vergangenheit und der Zukunft Bezug haben, und auf den Einfluß der hervorragendsten Künste und Wissenschaften achten, welche die jetzigen geschäftlichen und geistigen Bestrebungen des Menschen bestimmen, um, womöglich, die Tendenz der Weltcivilisation der sich entfaltenden Zukunft gegenüber zu begründen.

Da tritt uns zuerst der unwiderstehliche Hang des Menschen entgegen, der ihn innerhalb eines gleichförmigen Wärmegrad-Gürtels, welcher die Erdkugel in der nördlichen gemäßigten Zone umgiebt, westwärts weiterzieht und einen Kreis um die Erde beschreiben läßt. Dieser Gürtel umfaßt bereits mehr als drei Viertel der gesammten civilisirten Welt und ungefähr 850,000,000 Seelen; und längs dieses Gürtels schreitet die Völkerwanderung mit der Zeit und der Aufklärung weiter, in dem vorgezeichneten feierlichen Marsch, dem sich Alle anreihn, immer vorwärts und vorwärts strebend, trotz allem Widerstand und trotz allen Wechselfällen des Schicksals.

Die Civilisation vollbringt ihren Kreislauf um die Erde längs dieser Linie gleicher Wärmegrade, welche die gemäßigte Zone umschließt; denn hier haben die Continente die größte, die Meere hingegen die geringste Breite. Diese Zone begreift in ihrem Kreis alle großen Reiche. Längs dieser Linie, an manchen Stellen kaum 300 Meilen abweichend, finden wir die größten Städte der Welt, von Peking in China bis St Louis in Amerika.

Im Alterthum war dieser Zirkel nur klein; er erstreckte sich nicht weiter als die nordafrikanische Küste, das schwarze Meer, die Donau und den Rhein. Doch in diesem engen Kreis pflanzte die Civilisation ihr mehr oder weniger entwickeltes System vom östlichen Asien bis zur äußersten Westspitze Europas. Die Neuzeit hat diesen Kreis bis an das Ostsee-Gebiet erweitert. In Amerika hat der Gürtel eine Breite von Cuba bis zur Hudson's Bay; stets gleichlaufend hält er immer die Mitte zwischen den beiden Extremen, und ihm folgt die Civilisation mit Riesenschritten. Hier finden wir die Hauptstädte der Intelligenz und Macht, der höchsten Kraft- und Willensäußerung und des Fortschritts. Diese Linie der Wärmegleichengrade der nördlichen gemäßigten Zone ist nach vielfacher Beobachtung auf das Genaueste durch die Wissenschaft festgesetzt worden. Dies liefert uns den klaren Beweis, daß die Civilisation seit dem ersten Schöpfungstage naturgemäß auf diesem Wege fortgeschritten ist. Von dieser Linie gehen die Strahlen der Intelligenz gen Norden und Süden, und alle Völker streben dieser Richtung zu. In dieser Weise wird der menschliche Geist, nach höheren Naturgesetzen, durch die Kreisbewegungen der Sonne unbewußt geregelt und durch ihre Wärme gemildert.

Dr. Draper macht in seinem Werke, „der Bürgerkrieg in Amerika," die erwähnenswerthe Bemerkung, daß innerhalb einer Zone von wenigen Graden, und zwar derjenigen, welche die Wärmegrad-Linie des Januars, (den 41ten Grad,) zur Axis hat, alle großen Männer Europas und Asiens erstanden sind. Er könnte ebenso gut hinzugefügt haben, daß sich innerhalb dieser selben Linie alle großen Städte, welche als Mittelpunkt der Civilisation und des geistigen Fortschritts einen so mächtigen Einfluß auf die Weltgeschichte geübt haben, befanden. Dasselbe unbeugsame, doch weise Gesetz, welches die individuelle Größe weder in der heißen, noch in der kalten Zone sondern nur in der goldenen Mitte zur Reife kommen läßt, beeinflußt sicherlich in demselben Maaße die Entwickelung dieser Sammelplätze menschlicher Intelligenz, welche wir in den großen Städten vorfinden. Ist die Temperatur zu kalt, so schließt die träge Erstarrung der geistigen und physischen Natur alle höhere Entwicke-

lung aus; ist die Temperatur hingegen zu heiß, so sind die heftigen Gemüthserregungen, welche das heiße Klima in dem Naturell des Individuums erzeugt, nur ein Abdruck des schnellen und tropischen Wachsthums und des plötzlichen Aufblühens und Verfallens von Städten, die diesen gewaltigen Einflüssen ausgesetzt sind. Ueber die gemäßigte Zone hinaus gleicht das menschliche Leben mehr dem thierischen, denn es ist gezwungen gegen das Extrem der Kälte anzukämpfen, oder dem Extrem der Hitze zu unterliegen; aber innerhalb dieser Zone zeigt sich die höchste geistige Thätigkeit und Cultur. Und ist es nicht eine Thatsache, daß St. Louis gerade der Axe dieser Zone—dieses Mittelpunktes zwischen Hitze und Kälte—dem Wärmegrade des Januar (dem 41ten Grade) näher gelegen ist, als irgend eine andere bedeutende Stadt unseres Welttheils? — In der Nähe dieses Wärmegrades liegen London, Paris, Rom, Constantinopel und Peking; nördlich davon New York, Philadelphia und Chicago; südavon San Francisco. Vom Clima begünstigt, in der Mitte dieses Gürtels geistiger Thätigkeit, über welchen hinaus weder große Männer, noch große Städte zu finden, kann man wohl annehmen, daß St. Louis ausersehen ist, die erste Stelle einzunehmen, wenn sich nicht andere ungünstige Verhältnisse hindernd in den Weg stellen.

Eine zweite sich uns aufdrängende Thatsache ist die, daß fast alle großen Weltstädte an großen Flüssen erbaut wurden, gleichviel ob im Innern oder nahe der Meeresküste. So finden wir Babylon am Euphrat, Theben am Nil, Niniveh am Tigris, Rom an der Tiber, Paris an der Seine, London an der Themse, New York am Hudson, Cincinnati am Ohio, St. Louis am Mississippi, und Constantinopel am Bosphorus, während Carthago, St. Petersburg und Chicago an Binnengewässern, und Palmyra und die Stadt Mexico im Landesinnern liegen.

Eine dritte begründete Thatsache ist die, daß sich Künste und Wissenschaften besser in Inlandstädten entwickeln, auch die Zahl der Menschen rascher im Innern als an der Seeküste und in den Küstenländern zunimmt; daß Dampfmaschinen, Fabriken, Metallreichthum, Gerichtspflege, Bücher und alle Mittel des Selbstschutzes stets dazu gedient haben, die Bewohner des Innern zahlreicher, mächtiger und wohlhabender zu machen, als die Bewohner der Seeküste.

Eine vierte anerkannte Thatsache ist, daß die neuere Art der Transportation des einheimischen Handelsverkehrs für Nationen von ausgedehntem Flächeninhalt durch Fluß- und Eisenbahnverbindungen vortheilhafter ist als die der Seeschifffahrt. Diese Thatsache beruht nicht nur auf der Annahme, daß die Wahrung unserer eigenen nationalen Interessen von größerer Wichtigkeit sei als die fremder Völker, und demgemäß mehr inländischer als ausländischer Handel betrieben werden sollte, sondern auch darauf, daß der Produktenaustausch innerhalb unserer Landgränzen faktisch den Betrag von $6,000,000,000 übersteigt, während der ganze Werth des Handels mit dem Auslande sich noch nicht auf $1,000,000,000 in einem Jahre beläuft.

Mit jedem Jahre nimmt der einheimische Handelsverkehr im Verhältniß und in dem Grade zu, als sich die Bevölkerung und die Gewerbthätigkeit vermehrt, und Städte wie New York, welche zum größten Theil vom ausländischen Handel abhängig sind, werden in dem Preisringen nach commerzieller Ueberlegenheit von kleineren Städten überflügelt, welche günstiger für den überwiegend großen einheimischen Verkehr gelegen sind.

Eine fünfte Hauptbedingung, durch die wir hohe Civilisation und eine strebsame, wohlhabende und zahlreiche Bevölkerung erzielen können, welche dazu bestimmt ist

große Städte zu erbauen, ist ein Landstrich, der von der Natur mit einem angemessenen Clima und den nöthigen Hülfsmitteln des Bodens, der Mineralien, des Bauholzes, der Wasserkraft und Schifffahrt ausgestattet ist.

Die sechste und letzte Hauptthatsache ist, daß ohne Zweifel die begünstigste, strebsamste, wohlhabendste und zahlreichste Bevölkerung da zu finden sein wird, wo nach Maßgabe der Bodenbeschaffenheit Produzent und Consument nebeneinander bestehen und mit gleichem Vortheil das Problem der Lebensthätigkeit zu lösen vermögen, und gleich betheiligt sind an den Gütern der Freiheit, des Glückes und der Bildung.

Das Wachsthum einer Stadt ist gleich dem Wachsthum eines Menschen, und die sechs vorherbenannten Grundlagen vermitteln die Erfüllung der nachfolgenden Erfordernisse des individuellen Wohlergehens des Menschen:

I. Das Bedürfniß der Nahrung.
II. Das Bedürfniß der Kleidung.
III. Das Bedürfniß des Obdachs.

Ohne die Erzeugnisse zur Erfüllung dieser Bedürfnisse giebt es kein civilisirtes Leben; da sie aber das Ergebniß der Arbeit und Geschicklichkeit sind, so wird da, wo sie in der größten Fülle erzeugt und zum höchsten Vortheil ausgebeutet und in größter Menge verbraucht werden können, sicherlich die größte Stadt erblühn. Dazu sollte noch der erleichterte Ideenverkehr und der schnellerere Austausch in- und ausländischer Handelsprodukte kommen, wobei wir gute Wege, Eisenbahnen, schiffbare Flüsse oder Canäle und billige Frachtbeförderung brauchen.

Nach Darlegung dieser begründeten Thatsachen können wir zu einer genaueren Erörterung der Ursachen der Natur und der Civilisation fortschreiten, welche in ihrer Wechselwirkung den Platz der künftigen Weltstadt bestimmen.

Wir haben die Menschenrace mit ihrer Handelsfracht, ihrem Barbarismus und ihrer Civilisation, ihren Waffen und ihren Künsten, durch Pestilenz und Wohlstand, über Meere und Länder, einer mächtigen Carawane gleich, seit der ersten Schöpfungsdämmerung weiterziehen sehen, von Osten nach Westen, mit Schwert und Kreuz, Helm und Spindel, um die Welt zu erobern, und wie eine siegreiche Armee, von der Schwäche sich abwendend, ihre Macht im Vorwärtsschreiten zu entfalten. Ebenso können wir hieraus schließen, daß dieselbe unerbittliche Ursache, welche den Städten des Alterthums die weltliche Macht entriß, und diese für einige Zeit in die Cäsarenstadt legte, und dann weiter nach London schritt, mit der Zeit auch über den Atlantischen Ozean kommen wird, um hier Fuß zu fassen und die große Weltmetropole zu begründen, welche auf amerikanischen Boden erstehen wird. Dieselbe Macht, derselbe Reichthum, dieselbe Weisheit, die einst Troja, Athen, Carthago und Rom beherrschten, und die jetzt London repräsentirt, werden in kaum hundert Jahren ihr Ziel in Nord Amerika und ihren höchsten Glanzpunkt in der Metropole der Zukunft erreichen, welche bestimmt ist in der Central-Ebene dieses Welttheils, an den Ufern des großen Vater Mississippi zu erblühn, gerade auf dem Platze, wo St. Louis jetzt steht.

Wir wissen, daß in diesem westwärts gerichteten Marsche der Mittelpunkt des Welthandels, welcher in den Städten des Mittelländischen Meeres lag, sich später dem Ozean zuwandte und jetzt durch London repräsentirt wird. Daß bei diesem Hange, stets weiter nach Westen zu gehn, London dies nicht lange bleiben wird, liegt auf der Hand. Die menschliche Macht und Kraft dringt widerstandslos immer mehr und mehr nach dem

Westen vor, und muß sich auf dem amerikanischen Continente zu einer absoluten und riesenhaften Gestaltung ausbilden.

Es mag Einige geben, welche denken, daß New York zu Londons Nachfolgerin auserlesen ist, und jene überseeische Stadt in Bevölkerung und Handelsmacht überflügeln, noch ehe auch nur die Lage und Gewißheit der endlichen Großstadt festgestellt sein wird. Dies ist jedoch unmöglich. Wir haben nur den wahren Charakter unserer National-Industrie und die Mannichfaltigkeit unserer sektionellen Interessen zu verstehen, welche daraus und aus dem in der schnellsten Entwicklung begriffenen Eisenbahnsystem erwachsen, um sogleich zu erkennen, daß dies unmöglich ist. New York wird in der Zukunft nicht denselben Antheil an dem aus- und inländischen Handel des Landes haben wie zuvor; New Orleans und San Francisco beanspruchen ihren Theil daran, und bald werden sich noch andere Plätze in den auswärtigen Handel theilen; der einheimische Handel hingegen wird so vertheilt werden, daß es New York nicht gestattet werden wird, sich zur Rivalin von, noch viel weniger über London zu erheben, wie Herr Scott so zuversichtlich behauptet. Denn dieser nach Westen gehenden Richtung der Menschheit und des Schwerpunktes des Welthandels von London nach der Neuen Welt ist es unmöglich einen endlichen Ruheplatz in irgend einer der Städte der atlantischen Seeküste zu finden; noch weiter westwärts müssen wir schreiten, um denselben auf der Central-Ebene dieses Continents in der günstigsten, mit den größten Vortheilen ausgerüsteten Stadt aufzusuchen. Die Verbreitung unseres Handels mit dem Auslande über so viele Seestädte verhindert schon allein die Concentrirung desselben in einer speziellen Seeküstenstadt, und im Landesinnern sind Kräfte in Thätigkeit, welche es nicht zulassen werden, daß diejenige Stadt, welche London zu ersetzen hat, an der atlantischen Küste unseres Continents aufblühe. Jede Tendenz unseres nationalen Fortschritts zielt mehr auf die einheimische Entwicklung als auf das Aufsuchen ferngelegener Märkte. Es ist ein allen Völkern großer continentaler Nationalitäten innewohnender Grundsatz, welcher sie das Interesse ihres eigenen Landes dem der auswärtigen, fernliegenden Arbeitsfelder vorziehen heißt, und dieser Grundsatz macht sich schnell unter der Bevölkerung aller Staaten dieses großen Thales geltend. Es ist mithin nutzlos den Wahrsager zu spielen, und solche große Städte an der Seeküste unseres Welttheils zu prophezeien, denn dies ist nimmermehr ihr Platz. Desto sicherer werden sie im Innern erblühn, an den Seen, den Flüssen und am Golf; und unter diesen Binnenstädten haben wir nach der zukünftigen Weltmetropole zu suchen, welche durch London bereits vorgebildet ist, und welche durch den Zug der Weltcivilisation nach Westen in weniger als einem Jahrhundert als das Meisterwerk des ganzen Menschengeschlechts erbaut werden wird.

Wenn wir die atlantische Seeküste verlassen und über die Apalachen gehen, so treten wir westlich von diesen Bergen in das Bereich des Mississippi Thales, welches 2,445,000 Quadratmeilen Flächeninhalt hat, und sich über 30 Länge- und 23 Breitegrade erstreckt. In diesem Thal, welches noch in seiner jüngsten Entwicklung steht, finden wir schon viele große und blühende Städte, von denen eine jede die andere in der Zukunft zu überragen gedenkt. Obenan stehen Chicago, Cincinnati, St. Louis und New Orleans, vier Städte, die bestimmt sind, in nicht zu ferner Zeit an Reichthum und Bevölkerung die vier atlantischen Seestädte, Boston, New York, Philadelphia und Baltimore zu überflügeln. Wenn wir nun annehmen, daß die zukünftige Welthauptstadt im Mississippi-Thale ihre Stelle finden muß, so steht es uns zu, nachzufragen, welche dieser vier Städte es werden, oder ob eine neue, noch im Embryo liegende Geg-

nerin für diese Mission in's Feld rücken wird. Da diese Weltstadt noch eine Sache der Zukunft ist, müssen wir sie als das Resultat der gesammten wohl entwickelten Ressourcen unseres Landes betrachten, und da wir sie, Alles in Allem genommen, als den höchsten Organismus der Menschenkraft anzusehen haben, so kann man mit Gewißheit voraussetzen, daß dieselbe in oder nahe dem Mittelpunkt der größten Erzeugungskraft dieses Continents erblühen wird. Daß Chicago, Cincinnati, St. Louis und New Orleans viele natürliche Vortheile haben, ist außer aller Frage. Der Unterschied zwischen denselben ist aber dieser: Um New Orleans herum ist die Bodenfläche des Landes, welches nöthigenfalls die Lebensbedürfnisse erzeugen und den Handel der Stadt aufrecht halten könnte, durch den Golf, den See und die Moräste verstückelt; Chicago wird durch den See um ein Drittel verringert, während Cincinnati und St. Louis von einer ebenen, ununterbrochenen Bodenfläche umgeben sind, welche im Stande ist eine große Bevölkerung zu unterhalten. Aber wenn wir nun fragen, welche dieser Städte hat die größten Vorzüge, müssen wir uns nicht beantworten, diejenige, welche dem Mittelpunkt der Produktivkraft am nächsten ist?— Sicherlich, denn nur dort wird die menschliche Macht ihren Gipfel erreichen; und ist nicht St. Louis dieser Mittelpunkt? Wir brauchen uns nur an Thatsachen zu halten, um St. Louis den Vorzug vor jeder anderen Stadt dieses Continents zuzuerkennen.

Aber ehe wir uns in eine nähere Betrachtung der erzeugenden Kräfte des Continents einlassen, wollen wir noch einen Blick auf die menschlichen Lebensbedürfnisse werfen, die der Civilisation zu Grunde liegen. Dies führt uns zu den nöthigen, unerläßlichen Erforderniſſen unserer sechs Grundbedingungen zurück. In allen Lebensumständen und Lagen, in allen Climaten und Ländern, ist die Nahrung das Haupterforderniß; und bei einer Civilisation und Industrie, welche auf dem Prinzipe des reinen Geldwerthes begründet ist, ist es unumstößlich wahr, daß der Landstrich, welcher die meisten Nahrungsprodukte erzeugt, und diese dem Consumenten zu den billigsten Preisen verabfolgt, am geeignetsten ist eine dichte Bevölkerung zu erhalten. Ohne daher auf eine genauere Prüfung der in Chicago, Cincinnati und New Orleans vorhandenen Vorzüge (nämlich eine hinreichende Versorgung mit billiger Nahrung) einzugehen, stellen wir die Behauptung auf, daß St. Louis mitten in einer besseren und größeren Nahrungsmittel erzeugenden Ebene liegt, als irgend eine der drei anderen Städte, und Niemand wird versuchen, das Gegentheil zu beweisen.

St. Louis ist sicherlich das geographische Centrum dieses großen Thales, welches, wie wir bereits wissen, einen Flächeninhalt von 2,445,000 Quadratmeilen enthält, und bei einer höheren Entwicklung der Bodenertragsfähigkeit wird St. Louis mindestens über die Erzeugnisse von 1,000,000 Quadratmeilen zu gebieten haben. Um nur annähernd die Produktionskraft der mehr in der Mitte dieses Thales gelegenen Theile zu schätzen, nehmen wir auf eine Berechnung des Agricultural-Bureau's für Cereal-Produkte des Nordwestens während der vier nächsten Jahrzehnte Bezug:

Jahr.	Bushel.
1870	762,200,000
1880	1,219,520,000
1890	1,951,232,000
1900	3,121,970,000

In diesem Lande werden durchschnittlich 5 Bushel Weizen per Kopf verzehrt; doch kann man mit weniger auskommen, denn wir haben andere Aushülfen, wie Welsch-

korn, Roggen und Buchweizen. Nach einem niedrigen Anschlag wird unsere Bevölkerung folgende Seelenanzahl aufzuweisen haben:

Jahr.	Bevölkerung.
1870	42,000,000
1880	56,000,000
1890	77,000,000
1900	100,000,000

Demnach kommen auf den einheimischen Verbrauch von Weizen allein:

Jahr.	Bushel.
1870	210,000,000
1880	280,000,000
1890	385,000,006
1900	500,000,000

Diese Berechnung bezieht sich nur auf Illinois, Missouri, Iowa, Wisconsin und Minnesota; fügen wir jedoch hierzu noch Nebraska, Kansas, das Indianer-Territorium und Arkansas, vier Staaten, welche auch in das Bereich dieser Berechnung gehören, so wächst die Masse der Nahrungsmittel für die nächsten drei Jahrzehnte in solchem Grade an, daß wir Hunderte von Millionen Menschen damit zu so billigen Preisen, wie die Zusammenwirkung eines guten Bodens und der menschlichen Betriebsamkeit und Geschicklichkeit es nur ermöglichen, versorgen können.

Diese Staaten umfassen aber noch nicht die Hälfte der nahrungserzeugenden Bodenfläche des Mississippi-Thales. Andere große und fruchtbare Staaten liegen weiter östlich, südlich und westlich, wie z. B. Indiana, Ohio, Kentucky, Tennessee, Alabama, Mississippi, Louisiana, Texas, Kansas und Nebraska, welche schon dazu beitragen, und es auch ferner thun werden, die große Quantität der erzeugten Nahrungsstoffe in dem Mississippi-Thale zu erhöhen. Und wenn wir nun bedenken, daß nur ein Fünftel der Erzeugnisse dieses Landes im Jahre 1860 seinen Weg in's Ausland fand und also vier Fünftel für den einheimischen Handelsaustausch unter den Staaten übrig blieben, und daß die gewerbliche und commerzielle Richtung dieses Volkes eine stete Vermehrung des einheimischen über den Fremdhandel erzielt, so erkennen wir darin einen unwiderstehlichen Hang unserer Nation, sich industriell und numerisch im Innern des Landes zu concentriren. Wenn wir nun noch ferner in Betracht ziehen, daß nur 18 Prozent des Bodens der besten Staaten in diesem Thale der Cultur unterworfen sind, so erstaunt man bei dem Gedanken der Ertragsfähigkeit, wenn einst das Ganze auf das Höchste und Beste cultivirt sein wird. Dann werden die Bodenerzeugnisse genügen mehr Menschen mit Nahrung zu versorgen als jetzt auf dem ganzen Erdballe wohnen. Und bedenken wir die großen Vorzüge der inländischen Schifffahrt, die St. Louis über die anderen Thalstädte hat, und den noch dazu kommenden Vortheil, welche sie durch neue Eisenbahnverbindungen haben wird, sowie ihre Nähe zu den fruchtbarsten Gauen, dann fragen wir, wird wohl ein anderer Ort aufgewiesen werden können, wo die Menschen mit reicherer und billigerer Nahrung versehen werden können als gerade hier? Denn hier finden sich nicht nur die größeren Vortheile für die Produktion billigen Welschkorns und Weizens, sondern auch für das Gedeihen von Roggen, Hafer, Gerste, Zucker und alle Gemüse- und Obstarten, welche für die Lebensbedürfnisse der Bevölkerung erforderlich sind. Außer den Nahrungsmitteln, welche der Boden erzeugt, ist auch St. Louis günstiger als die drei anderen Städte gelegen, um zu den niedrigsten Preisen und in größter Fülle und besser an Qualität, mit animalischer Nahrung versehen zu werden. Wir haben hier jede Gelegenheit Schlachtvieh von

den der Stadt nahe gelegenen und an Viehzucht stets zunehmenden landwirthschaftlichen Distrikten zu erhalten, auch eine nur 24stündige Eisenbahnfahrt bringt uns zu den großen Weidegegenden, wo in wenigen Jahren Rindvieh und Schafe die weiten Prairien in solchen Schaaren durchschwärmen und in Reserve gehalten werden wird, um die sich stets vermehrende Bevölkerung reichlich damit zu versehen. Die vierfüßigen zahmen Thiere übertreffen bereits an Zahl die wilden Vierfüßler der Ureinwohner dieses Landes. Im Jahre 1860 betrug die Anzahl der Pferde, Esel, Maulthiere, Ochsen, Schafe und Schweine mehr als 100,000,000, oder mehr als drei Mal die ganze Bevölkerung der Vereinigten Staaten. In Anbetracht dieser unendlich großen Weideregionen unseres Landes, welche in nur wenigen Jahren zur Benutzung kommen müssen, wird auch die Vermehrung der Viehzucht ohne Zweifel die der Bevölkerung übersteigen; wenigstens wird die Erweiterung der Weideplätze in nur 50 Jahren einen so wohlthätigen Einfluß auf die Errichtung guter und ausreichender Märkte in den Großstädten des Thales ausüben, daß sich die Macht und Kraft der inneren Bevölkerung verdoppeln und concentriren, und dennoch jederzeit hinlänglich Nahrung finden wird. St. Louis ist, was billige und hinreichende Nahrung betrifft, den anderen drei Städten weit voraus, denn sie steht in nächster Beziehung zu den Produzenten und hat weit größere Facilitäten die Produkte herbeizuschaffen.

Die nächste Bedingung nach der Nahrung ist die Kleidung. Die Hauptbestandtheile, aus denen die Kleidung gemacht wird, sind Wolle, Baumwolle, Leinwand und Leder, und diese können am besten und billigsten in oder nahe den nahrungserzeugenden Landschaften produzirt werden, wenigstens was Wolle und Leder betrifft. Bei dem raschen Fortschritt und der Vermehrung des Menschengeschlechts auf unserm Planet wird Baumwolle mit der Zeit aus Mangel an Raum ganz aufgegeben werden müssen, und nur solche Pflanzen und Thiere cultivirt werden, die dem doppelten Zwecke der Nahrungs- und Kleidungserzeugung und zum Material für mechanische Künste dienen. Dieses wird Rindvieh und Schafe, Weizen und Korn zu den Hauptprodukten erheben. Das Fleisch des Schafes und der Kuh wird uns mit Nahrung, und die Felle, Leder und Wolle mit Kleidung versorgen. Die Körner des Mais und des Weizens werden zur Nahrung, die Halme und Stengel dagegen in vielen Zweigen der Industrie verbraucht werden. Das Schwein wird schließlich, des Lebenskampfes müde, sein Dasein aufgeben, da seine Mission auf der Erde erfüllt ist, denn der Mensch bedarf alsdann für seine verfeinerte Organisation auch der verfeinerten Nahrung. Die Fische sind dem Menschen auf seinem aufstrebenden Pfade nicht im Wege, und werden daher auch in der Zukunft ein werthvolles Contingent in seiner Nahrung ausmachen. Baumwolle wird in nächster Zukunft nach der äußeren südlichen Küste vertrieben werden und endlich in Central-Amerika und noch weiter südlichen Ländern Fuß fassen, doch zuletzt den erhöhten Bedürfnissen weichen müssen. Aber, um auf St. Louis zurückzukommen, so hat diese Stadt, durch das große Areal reichen und in den meisten Theilen auch billigen Landes, welches sie nach allen Richtungen hin umgiebt, gleiche, wenn nicht größere Vorzüge, um hinreichendes Material für billige und gute Kleidung zu erzeugen, als jede andere Stadt unseres Welttheils, und mit ihren größeren Vortheilen für Verarbeitung der Roh- in Kleidungsstoffe, nimmt sie, wie wir weiter unten beweisen werden, den ersten Platz als die Versorgerin der Nahrung und Kleidung ihrer stets zunehmenden Einwohnerzahl ein.

Außer der Nahrung und Kleidung bedürfen wir des Obdachs, d. h., der Häuser, welche ein höherer Culturzustand bedingt. Das Material, aus welchem die meisten

amerikanischen Städte erbaut werden, ist Stein und Ziegel, während der Farmer mit Holz und Stein baut. Diese Baumaterialien finden sich in unerschöpflicher Fülle in allen nur einzuschlagenden Richtungen auf 300 Meilen um St. Louis. Man könnte einwenden, daß, da Chicago billigeres Bauholz hat, sie auch hinsichtlich des Materials zum Bauen vor St. Louis den Vorzug habe. Dieses ist jedoch eine unrichtige Schlußfolgerung. Die neuesten und besten Chicagoer Bauten sind von Ziegel und Stein, welche von fernen Plätzen herbeigeschafft wurden, während St. Louis auf einer massiven Unterlage des besten Kalksteins erbaut ist, von welchen Tausende von Ruthen jährlich gebrochen und in Gebäude erster Klasse verarbeitet werden. Außerdem befinden sich innerhalb 50 bis 150 Meilen von der Stadt, im südöstlichen Theile des Staates, unerschöpfliche Lager so ausgezeichneter Bausteinarten, wie sie dieser Welttheil nur aufzuweisen vermag; dazu ausgedehnte Waldungen voll des besten Holzes, welches sich sowohl zu mechanischen Arbeiten als auch zu Baumaterial eignet. In den verschiedenen Stadttheilen werden hinlänglich Ziegel gebrannt, um allen Anforderungen für Bauzwecke zu genügen. Auch kommende Generationen können diese Vorräthe nicht aufbrauchen. Holz und Steine, welche vorzüglich dem Landbewohner zu billigem Baumaterial dienen, finden sich im Ueberfluß in allen Thalstaaten vor.

Wir ersehen hieraus, daß St. Louis mit den drei Haupterfordernissen, nehmlich Nahrung, Kleidung und Obdach, welche für die menschlichen Bedürfnisse und Civilisationszwecke nothwendig sind, in Fülle und zu billigen Preisen versorgt werden kann, und einen großen Vortheil über jede andere Stadt der Thalstaaten hat, ja, sich zum größten Markt- und Stapelplatz aller dieser Produkte, welche unser Continent erzeugt, erheben wird.

Laßt uns von diesen Haupterfordernissen zur Besprechung eines anderen Punktes übergehen, der sich mehr unmittelbar auf die zukünftige Entwicklung des Handels und der Civilisation in Amerika bezieht. Ich meine die Produktionskraft dieses Continents, welche zugleich die Basis unseres physischen und materiellen Lebens ist. Worin besteht aber diese erzeugende Kraft?—Antwort: Sie besteht in dem für die Landwirthschaft geeigneten Boden, den Kohlen- und Minerallagern, den werthvollen Waldungen, der Wasserkraft, der inländischen Schifffahrt, und vor Allem in einem gemäßigten, gesunden Clima. Obgleich man die Kohlen- und Eisenlager des Continents im Ganzen bereits kennt, so hat die Geologie den ganzen Umfang derselben noch so unvollkommen erforscht, daß viele Lager beider Arten in den Territorien und auch in den Staaten ungestört und unentdeckt geblieben sind, welche in kurzer Zeit an's Licht gebracht werden, um zu den industriellen Zwecken der Menschen ausgebeutet zu werden.

Von den Bodenarten unseres Landes sprechend, ist es längst durch Solche, welche mit denselben bekannt sind, festgestellt, daß der reichste und am besten für das Gedeihen von Mais, Weizen, Hafer, Roggen und Gras geeignete Boden in den Thalstaaten ist. Es giebt in der That kein Land der Welt, welches einen so großen Flächeninhalt reichen Bodens aufzuweisen hat als das Mississippi-Thal. Wir haben bereits das Thema der Produktion der verschiedenen landwirthschaftlichen Erzeugnisse hinlänglich besprochen.

Nach den Kornfeldern kommen die unter denselben liegenden Kohlen- und Eisenlager. Diese bilden das Material, auf welches die moderne fortgeschrittene Civilisation gegründet ist, und haben den Vorzug vor allen anderen Substanzen, die durch die mechanischen Künste in Gebrauch gekommen sind. Prof. Taylor sagt:

„Die beiden Mineralien, Kohle und Eisen, gründen eine permanente Basis für das Erblühen des Handel- und Fabrikwesens. Wenn wir uns den Plätzen der großen Kohlen- und Eisenlager zuwenden, so treffen wir gerade dort die zahlreichste Bevölkerung an, so erstehn gerade dort die mächtigsten und herrlichsten Staaten der Welt; und wenn auch diese zwei scheinbar groben und unansehnlichen Substanzen nicht unmittelbar die große Prosperität solches Landes erzeugten, so haben sie doch einen großen Theil dazu beigetragen."

Auch Herr Aug. Vischers sagt: „Die Kohle ist für die Industrie unentbehrlich; sie ist ein Urstoff und erzeugt Macht und Kraft in solcher hohen Potenz, wie es selbst die Naturelemente, Luft, Wasser u. s. w. nicht zu thun vermögen. Sie ist der Industrie, was das Oxygen der Lunge, das Wasser den Pflanzen, die Nahrung den Thieren ist. Der Kohle verdanken wir Dampf und Gas."

Wer den Fortschritt des Handels und der Civilisation während des größten Theils unsers Jahrhunderts verfolgt, wird erkennen, daß Eisen und Kohle in Europa und Amerika ihnen als Hebel gedient, und noch haben sie nicht einmal ihre volle Nutzanwendung gefunden. Bei näherer Prüfung sehen wir, daß St. Louis besser mit Eisen und Kohlen versehen ist, als Chicago, Cincinnati und New Orleans, denn sie hat ihren Sitz mitten in den reichhaltigsten Kohlenlagern der Welt. Auf der einen Seite die unerschöpflichen Kohlenlager von Illinois, und auf der anderen die noch größeren von Missouri, Iowa und Kansas—so umgeben, kann wohl Niemand ihre großen Vortheile durch diesen so wichtigen Artikel für die nächsten zwei Jahrtausende bezweifeln. Jenseits, Illinois mit seinen 30,000 Quadratmeilen Kohlenfeldern, welche Prof. Rodgers auf 1,227,500,000,000 Tonnen anschlägt, also auf viel höher als Pennsylvaniens Kohlenvorräthe, welche nach derselben Autorität sich nur auf 316,400,000,000 Tonnen belaufen. Diesseits haben wir Missouri mit mehr als 26,887 Quadratmeilen, welche mehr als 130,000,000,000 Tonnen ergeben. Iowa hat 24,000 Quadratmeilen, Kansas 12,000 Quadratmeilen, Arkansas 12,000 Quadratmeilen, und das Indianer-Territorium 10,000 Quadratmeilen. Fast alle anderen Staaten sind gleich liberal ausgestattet, aber diese Zahlen genügen, um das Vortheilhafte der Lage von St. Louis, den größten Kohlenlagern der Welt gegenüber, darzuthun. Wir können nur annähernd und durch Vergleiche den Werth dieser Ressourcen beurtheilen. Die Nutznießung dieser beiden Substanzen hat England—diese kleine Seeinsel, welche kaum so groß wie der Staat Iowa — zur Königin des Handels und der Civilisation gemacht. Sie, mit ihren 144,000,000,000 Tonnen, oder 12,000 Quadratmeilen an Kohlen, schlägt ihren spezifischen Reichthum auf $100,000,000,000 an, während unsere Nation mit 3,740,000,000,000, oder 500,000 Quadratmeilen weniger ausgebeuteten und nicht so vortheilhaft verwendeten Kohlen, und doch 25mal so großem Flächeninhalt, ihren Reichthum nur auf $23,400,000,000 mit einer jährlichen Zunahme von $921,700,000 rechnet. Es ist wahr, unsere Nation steht noch in der Kindheit, aber diese Thatsachen und Vergleiche lehren, welche Macht in uns liegt, wenn wir diese groben, unansehnlichen Substanzen, Kohlen und Eisen, so verwenden, wie höhere Wissenschaft und Kunst es gebieten. Wir besitzen 34mal so viel Kohlen und Eisen als England, und vielleicht 2mal so viel als alle anderen Theile der Welt zusammen. Diese Schatzgruben haben eine leicht zugängliche Lage; sie befinden sich in nächster Nähe zu den fruchtbarsten Landstrichen und umfangreichsten Ebenen, die je gekannt wurden. Vermittelst großartiger Seen oder herrlicher Flüsse werden sie leicht benützt, und sind oder werden von Eisenbahnen von Ozean zu Ozean durchkreuzt. Ihr Werth ist unberechenbar, ihre Ausdehnung

grenzenlos, und ihr Reichthum unermeßlich. Diese Minen sind von größerem Werth als Goldminen, dabei sind sie so günstig über das ganze Thal vertheilt, daß sie 400,000,000 Produzenten und Consumenten Arbeit und Nahrung liefern können. An unsere Kohlenlager stoßen wieder Eisenlager, die Eisen der besten Qualität und in unerschöpflicher Fülle liefern. Dadurch wird St. Louis in so großen Quantitäten mit Kohlen und Eisen versorgt, daß sie beides stets so billig verabfolgen kann, als es der Amerikanische Markt nur gestattet. Auch die reichen Lager der edleren Metalle, welche den großen Gebirgsketten unsers Welttheils eigen sind und auf der Westseite des Thales liegen, tragen viel dazu bei, und werden dies in der Zukunft noch mehr thun, daß das Innere des Landes sich schneller bevölkert und mehr angebaut wird als beide Küstenregionen, und obgleich dieser Vortheil lange nicht so groß ist als der, den Kohlen und Eisen bringen, so ist er doch von unendlichem Werth und besonderer Wichtigkeit hinsichtlich des Punktes, den wir jetzt besprechen. Der Bericht, den wir unterbreiten, weist große Zahlen auf, und dennoch repräsentirt er nicht die Hälfte des Reichthums dieser ausgedehnten Lager.

Folgende Tabelle zeigt die Zunahme des Münzprägens der Vereinigten Staaten von 1793 bis 1869.

Jahre.	Gold.	Silber.	Kupfer.	Total.
1793 bis 1800, 8 Jahre	$ 1,014,290 00	$ 1,440,454 75	$ 79,390 82	$ 2,534,135 57
1801 bis 1810, 10 "	3,250,742 00	3,569,165 25	151,246 39	6,971,154 14
1811 bis 1820, 10 "	3,166,510 00	5,970,810 95	191,158 57	9,328,479 52
1821 bis 1830, 10 "	1,903,092 50	16,781,046 00	151,412 20	18,835,551 65
1831 bis 1840, 10 "	18,791,862 00	27,199,779 00	342,322 21	46,333,963 21
1841 bis 1850, 10 "	89,443,328 00	22,226,755 00	380,670 83	112,050,753 83
1851 bis 1860, 9½ "	470,838,180 98	48,087,763 13	1,249,612 53	520,175,556 64
1861 bis 1867, 7 "	296,967,464 63	12,638,732 11	4,869,350 00	314,475,546 74
Total, 74 Jahre.	$885,375,470 61	$137,914,587 14	$7,415,163 55	1,030,705,141 30

Wir besitzen die werthvollsten Waldungen voll des besten, zu allen Zweigen der Industrie verwendbaren Holzes im Südosten des Staates, welche mit der Zeit das Material zu landwirthschaftlichen und Hausgeräthen und verschiedenen anderen Dingen liefern werden. Wasserkraft, wie sie in keinem Theile Neu-Englands übertroffen werden kann, ist im südlichen Theile des Staates hinlänglich vorhanden, und wird, wenn richtig gebraucht, viel zu den Handelsinteressen von St. Louis beitragen.

Es bleibt uns jetzt noch die inländische Schifffahrt im Mississippi-Thale zur Besprechung übrig. Diese umfaßt in ihrer weitesten Bedeutung den Golf und die großen Seen, mit dem Mississippi-Strom und seinen Nebenflüssen, und weist die ausgebreiteste Binnenschifffahrt des ganzen Erdballs auf. Die Flüsse zusammen sind auf mehr als 20,000 Meilen schiffbar, und bieten augenscheinlich die größten Vortheile für den Handelsverkehr der fruchtbarsten Theile der Thalstaaten dar. Die folgende Bemerkung Col. Benton's bezeichnet auf's Treffendste die Größe und Wichtigkeit des Flußnetzes unseres großen Thales:

„Die Flußschifffahrt des Westens," sagt er, „ist die herrlichste der Welt; seit der Anwendung der Dampfkraft sind dadurch die Haupteigenschaften der See-Schifffahrt erreicht, denn wir haben ihre Schnelligkeit, große Distanzen, Billigkeit und die Größe der Ladungen, und zwar Alles ohne die Gefahren von Sturm und Feind. Das Dampfboot ist das Schiff des Flusses und findet gerade hier auf dem Mississippi und seinen Nebenflüssen das beste Feld für die Verbreitung und Entwicklung seiner Macht. Herrlicher Strom! dessen Quelle und Mündung Meere mit einander verbindet, der seine Arme vom Atlantischen zum Stillen Ozean streckt, und dessen Bett ein einziges Thal vom Golf von Mexico bis zur Hudsons Bay bildet; der seine ersten Gewässer nicht von den rauhen Bergen, sondern von dem Seeplateau im Centrum unseres Continents, zusammen mit den Quellen des St. Lawrence und anderer nach Norden bis nach der Hudson Bay fließender Ströme nimmt; der das reichste, größte Land durchfließt, die Erzeugnisse aller Climata zusammenträgt, selbst die der kalten Zone, um das Ganze im sonnigen Süden zu Markte zu bringen, wo sich die verschiedenen Produkte der ganzen Welt vorfinden. Das ist der Mississippi, und wer vermag seine Vortheile und die Größe seiner Zukunft im Betreff des Handels zu berechnen!"

St. Louis liegt in der Mitte dieser einheimischen Schifffahrt, und muß ohne Zweifel in der Zukunft deren wichtigste Stadt und Stapelplatz werden, welcher alle Interessen derselben theilt. Es liegt in der Natur der Flußschifffahrt, daß man für die Beschiffung des oberen Flusses kleinerer Schiffe bedarf als der, welche besser den Zwecken in tieferem Wasser entsprechen; hieraus entsteht die Nothwendigkeit der Umschiffung an irgend einem Punkte von den Oberflußbooten auf Schiffe von größerem Tonnengehalt, und an diesem Umschiffungspunkt würde allein Arbeit genug erwachsen, um eine ganze Stadt zu beschäftigen. Die Thatsache, daß St. Louis gerade der natürliche Umschiffungspunkt zwischen den höher gelegenen Gewässern des Mississippi, Missouri und Illinois und dem tieferen Wasser bis in den Golf ist, darf bei seinen anderen natürlichen Vorzügen nicht übersehen werden. Außer der einheimischen Schifffahrt machen wir noch das Eisenbahnnetz der Thalstaaten namhaft, welches in einigen wenigen Jahren mehr als 100,000 Meilen umspannen wird; und wenn wir einen Blick auf die Karte werfen, welche diese inländischen Verbindungen für die schnelle Beförderung von Menschen und Waaren vergegenwärtigt, so erkennen wir auf einmal, wie systematisch das Netz über alle Theile dieser Staaten reicht. Durch das schnelle Bauen dieser Verbindungslinien wird St. Louis mehr und mehr der größte Centralpunkt des amerikanischen Continents sowohl als der ganzen Welt, und durch ihre Schifffahrtsvorzüge wird sie bald die größten Handelsvortheile bieten und den Sieg über alle Weltstädte erringen. Zählt man zu den 20,000 Meilen Schifffahrt noch das continentale Eisenbahnnetz, von welchem sie in kaum 15 Jahren der Mittelpunkt sein wird, und den Einfluß, den alle die Vortheile auf den stets sich vermehrenden Handel ihres Marktes und Stapels ausübt, so ist es nicht schwer ihre große Zukunft unter den Weltstädten vorauszusehen. Diese Eisenbahnen können für eine solch' ausgebreitete Fläche auf das Billigste hergestellt werden, denn ihnen stehen keine Bergketten hindernd im Wege; und aus demselben Grunde werden sie die kürzesten, geradesten und besten Routen von einem Punkte zum andern sein. Wenn wir nun zugeben, daß St. Louis zum Hauptstapelplatz der Eisenbahnverbindungen und der Flußschifffahrt des Landes erkoren ist, so müssen wir noch die Frachtbeförderung als einen auf das Wachsthum aller amerikanischen Städte bezüglichen Punkt in Betracht ziehn. Billige Frachten werden stets einen direkten und

mächtigen Einfluß auf die Beförderung von Nahrungs- und Kleidungsstoffen an das Volk der Thalstaaten haben und ihnen auch den Vorzug des besten Marktes gewähren. Um diese Behauptung zu Gunsten St. Louis zu entscheiden, dürfen wir sie nur von zwei Gesichtspunkten aus betrachten: Erstens, die große Concurrenz, welche stets unter den rivalisirenden Eisenbahnen der Thalstaaten besteht, zwingt sie die Frachten nach St. Louis so billig als nach irgend einer andern Stadt herabzusetzen. Der zweite Punkt ist, daß sie der Centralpunct der am meisten erzeugenden und wieder verbrauchenden Landesgegenden ist; und hierin besteht wohl ihr Hauptvorzug vor allen andern Rival-Städten, welche das Emporium der Republik oder der Welt erstreben. Wenn wir demnach ihre Lage im Herzen der produzirenden Macht und Kraft dieses Landes betrachten, und bedenken, daß sie in kurzer Zeit auf das Vortheilhafteste durch Schifffahrt- und Eisenbahnverbindungen mit jeder Stadt und jedem Hafen an der Seeküste, und mit jeder Binnenstadt und productiven Gegend, wo sich Wohlstand und Industriezweige bilden, verbunden sein wird, so wird uns ihre Zukunft als Handel und Gewerbe treibende Stadt, und ihre Vortheile als Stapelplatz der noch zukünftigen Millionen unseres fleißigen und gebildeten Volkes, welches dereinst diesen Welttheil unter einer Fahne und mit einer Sprache bewohnen wird, vollkommen klar.

Doch laßt uns die Sache noch etwas gründlicher in Betrachtung ziehen. Nachdem wir ihre natürlich vortheilhafte Lage nachgewiesen, welche durch ein unergründliches Geschick so wohl gewählt, daß bei einer nur einigermaßen geregelten Civilisation das Erblühen der zukünftigen großen Weltmetropole an dieser Stelle unumgänglich ist, bleibt uns jetzt nur noch übrig, einige der Erfordernisse und Bedingungen anzuführen, welche den Verbrauch der Erzeugnisse im civilisirten Leben so zu regeln haben, daß sie zu den größtmöglichsten Nutzen für die menschlichen Bedürfnisse gereichen.

Das Haupterforderniß eines produzirenden Volkes sind Märkte, auf denen es den Ueberschuß der Manufakturen oder landwirthschaftlichen Produkte zu vortheilhaften Preisen absetzen kann. Märkte sind in allen Ländern Volksbedürfniß. Herr Seaman sagt in dem ersten Theile seines werthvollen Werkes über den Fortschritt der Nationen, daß die Bevölkerung allein den Werth des Landes und jedes andern Eigenthums bestimmt, und sie dadurch zur Hauptquelle und Ursache alles Reichthums wird. Und woher kommt das? Einfach, weil durch die Anforderungen von Eigenthum und Produkten ein Markt hervorgerufen, der Preis und Tauschwerth gesteigert, der Produzent für seinen Fleiß belohnt, und Industrie-Erzeugnisse angespornt und vermehrt werden. So erzeugt die Bevölkerung Märkte, und diese dienen wieder dazu, die Preise, Reichthum, Wohlstand, Industrie und Produktion zu erhöhen. Die Märkte gehören mithin zu den Hauptquellen und Ursachen des Werthes und Reichthums und regen die Industrie an. Hieraus ersieht man den Vortheil des Farmers, alle Arten mechanischer Künste, Fabriken und Bergbau so viel als möglich in seinem Lande zu unterstützen, um einen Markt für seine Produkte zu begründen und den einheimischen Handel zu befördern.

Landwirthschaftliche Erzeugnisse allein können nicht einen lebhaften Handel aufrechterhalten, und zwei vornehmlich Landwirthschaft treibende Völker haben selten viel Werthumtausch mit einander. Tyrus, Carthago und Athen, im Alterthum, und später Venedig, Florenz, Genua und die Niederlande waren zu ihrer Zeit die größten Handelsvölker, (was Großbritannien jetzt ist,) weil sie allen andern Völkern in den mechanischen Künsten und Manufakturen voraus waren, und ihr Handel beruhte auf ihrem Handwerksstand und ihrer Handelsindustrie, wodurch Alles erzeugt wurde, um

einen steten Umsatz und den Handel mit fremden Nationen aufrecht zu erhalten. So müssen auch die Bewohner dieses großen Thales auf die zweckmäßigste Benutzung der Ressourcen und Mittel, mit welchen es von der Natur so freigiebig ausgestattet worden, bedacht sein. Capital und Geschicklichkeit müssen den sich stets vermehrenden Anforderungen der wachsenden Bevölkerung entsprechend sein, und sie wird dadurch zu der gewerbthätigsten, der erfolgreichsten im Felde, der reichsten im Handel, und der „mächtigsten im Frieden, zur Welteroberin ohne See- und Kriegsmacht" erwachsen; und zu den höchsten Bestrebungen angestachelt und von ihrem unwiderstehlichen Reiz bezaubert, wird ein jeder Bürger seine Existenz in dieser großen National-Familie zu begründen suchen.

Es ist von verschiedenen Seiten behauptet worden, daß eine Stadt nicht zugleich Handel und Fabrikwesen mit gleichem Erfolge betreiben könne. Aber diese Behauptung entbehrt alles Grundes. Handel und Gewerbe und mechanische Industriezweige haben sich nie feindlich gegenüber gestanden. Es ist unmöglich, daß dies geschehe, denn sie sind die Zwillingskinder der Hand und des Kopfes, und sind um ihrer eigenen Wohlfahrt willen von einander abhängig. Die unrichtige Auffassung ihrer gegenseitigen Beziehungen und des Wohlstandes, welchen sie über eine Stadt bringen, erwächst aus einem Nichtkennen ihrer wahren Interessen. Die Grundsätze des größtmöglichsten Erzielens von Gewinnen liegt ihnen beiden zu Grunde, und es kommt selten vor, daß eine an einem Hafen, an einer Küste oder an einem guten Flußlandungsplatz gelegene Stadt, da, wo sich die Erfordernisse eines gedeihlichen Handels naturgemäß vorfinden, nicht auch die günstigste Lage zur Erreichung der Rohstoffe hat, welche sie vermögen mit dem Produzenten von gleichen Manufacturen auf dem Landmarkt zu concurriren. Weil nun die Regeln der Oekonomie in manchen Städten die völlige Verschmelzung der Handels- und Gewerbs-Interessen in ein und derselben Stadt nicht zulassen, so wird oft behauptet, daß eine Handelsstadt nicht zu einer Gewerbe treibenden, und umgekehrt, daß eine Gewerbe treibende keine Handelsstadt werden könne.

Die folgenden Bemerkungen der New Yorker Times passen treffend auf unsere Behauptung: „Wer die große Zukunft des Landes begreifen will, sollte nicht verfehlen den zukünftigen Sitz der großen Handelsmetropole aufzusuchen. Die Leute und selbst Zeitungen haben sich in letzterer Zeit oft die Frage vorgelegt: Wo ist das Paris, das London und das Jerusalem dieser Nation? — Ich weiß, daß New York bis jetzt das größte Anrecht auf diesen Titel hatte; doch St. Louis hat, besonders in jüngster Zeit, viel und oft von sich reden machen. Laßt uns ihre Ansprüche etwas näher prüfen. Chicago hat die Aufmerksamkeit auf sich gelenkt, Cincinnati erhebt ihre Stimme, Philadelphia rühmt sich ihrer Macht und Schönheit, Boston meint zuerst in erster Reihe zu stehen, und andere bringen ihre Ansprüche vor. Nun, nach New York würde ich St. Louis das erste Anspruchsrecht zuerkennen. Vor der Abschaffung der Sklaverei fiel sie nicht in's Gewicht; doch dieses Hinderniß ist jetzt geschwunden, und während ich, ein Mann des Ostens, hier in St. Louis stehe, kann ich mich des Eindrucks nicht erwehren, daß ich mich in der großen Handels- wenn nicht gar in der politischen Metropole der Zukunft befinde, und tausend Zungen haben sich verschworen, dieses auch dem Ungläubigsten begreiflich zu machen. Ich wollte mich keiner Spitzfindigkeit bedienen gegen das regsame Chicago, dem stolzen Selbstbewußtsein Bostons, oder New York, das in stiller Selbstgefälligkeit auf den Wald seiner Masten und die Million seiner Einwohner zeigt, noch gegen die vornehme Miene der Stadt der Bruderliebe und die Eigenthümlichkeiten Cincinnatis. Chicago beansprucht die Eisen-

bahnen zu beherrschen. Zugegeben! Aber eine große Eisenbahnstadt ohne einen Fluß, tief, breit und klar genug, um seine jetzige Einwohnerschaft mit Trinkwasser zu versorgen, streitet wider die Idee, daß Eisenbahnen allein die Erfordernisse einer Stadt ausmachen. Fitchburg, in Massachusetts, besitzt mehr Eisenbahnen als irgend eine Neuenglandstadt, und dennoch hat dies für sie keinen anderen Nutzen, als Fitchburg zu sein. Auch die Schifffahrt, wie sie sich in New York vorfindet, reicht allein nicht hin eine Großstadt zu machen. Selbst wenn Philadelphia fortführe, jede Stadt Pennsylvaniens und Jerseys zu annektiren, so würde sie das noch nicht zur Metropole machen. In Cincinnati blüht der Schweinehandel; aber selbst eine so respectable Bürgerschaft von Herren des Schweinehandels, welche Luxus treiben und von dem Fett des Landes zehren, und in jeder anderen Hinsicht sehr aristokratisch sind, kann keine Großstadt schaffen. Denn aus einer Einzelheit läßt sich kein cosmopolitischer Mittelpunkt bilden. In seinen gewerblichen Sonderinteressen ist Manchester größer als London, aber gerade diese Sonderheit hält es ab ein commerzielles Centrum zu werden. Cöln, mit seinen 79 weltberühmten Wohlgerüchen, ist die Stadt lieblicher Düfte geworden, aber Cöln kann nie Hauptstadt werden. Schuhe sind zugleich Lynns Leben und Tod. Lowell und Lawrence haben den Gipfel ihres Glanzes erreicht. Chicago ist der Stapelplatz für Kornmäkler, und Cincinnati besitzt die meisten Schweine, aber dies ist das Ende ihres Ruhmes. New York und St. Louis stehen sich einander gleich; in ihnen ist jede Spezialität ungefähr gleichmäßig vertheilt. St. Louis bedarf nur Eines, um dem Westen Das zu werden, was New York dem Osten ist. Sie ist mehr als eine Binnenstadt, denn leichte Segelschiffe können von St. Louis nach London segeln. Alles, was ihr noch fehlt, ist ein gewisses Alter. Bis 1866 wagten nur wenige Kapitalisten sich hier niederzulassen. Die Bevölkerung war eine südliche, einige wenige strebsame Deutsche ausgenommen. Solches war bis dahin ihr Zustand, und sie ist, genau genommen, eine nur 10 Jahr alte Stadt."

Hierzu kommt noch ein anderes Prinzip, welches aus einer zufälligen, unbekannten Ursache, so zu sagen, einem in seinen Folgen mächtigen Ungefähr entspringt. Mitunter geht der Handel, wie von einem unbekannten Gesetze getrieben, von einer Stadt auf die andere über, versetzt die eine in Armuth und giebt der anderen Lebenskraft und Stärke. Diese Wechselfälle erscheinen uns zuerst so unerklärlich wie der Wasserwirbel im Strom. Sie entspringen aber gewöhnlich den zeitgemäßen Geldanlagen eines einzigen scharfsinnigen Mannes, mitunter auch anderen ferner liegenden Ursachen, auch wohl legislativen Bestimmungen; doch niemals wird der Handel einen für die gewerbliche Industrie-Entwicklung geeigneten Platz verlassen. Wenn wir nun St. Louis mit ihrer für inneren Handel und Gewerbe-Industrie unvergleichlichen Lage betrachten, so können wir dreist sagen, daß sie bestimmt ist, das Handel- und Gewerbesystem zu vereinigen, und an Reichthum und Gewerbthätigkeit Neu-England zu übertreffen. Wenn es auch wahr ist, daß ihre Schmelzöfen und Glashütten etwas außerhalb ihrer Stadtgrenzen erbaut werden müssen, so wird dennoch der Reichthum und die Arbeit derselben ihr gehören, und unter ihrem Schutz werden neben einander in den vortheilhaftesten Beziehungen und in der größten Ausdehnung der Consument und der Produzent wohnen; und durch gegenseitiges Wohlwollen getrieben, werden sie die liberalste Bezahlung erreichen, die größte Geschicklichkeit entfalten, zur Veredlung der Menschheit beitragen und Gutes thun lernen. Holzarbeiten, zu den verschiedenartigen Gebräuchen, werden einen wichtigen Industriezweig dieser Stadt ausmachen; ebenso wichtig werden die Fabriken für alle Arten von Zeugen sein. In solcher Weise ausgestattet mit einer

großartigen, ausgedehnten und weitverzweigten Fabrik-Industrie, welche Kohlen, Eisen, Holz und Sand sowohl den Zwecken und Bedürfnissen der Handels-Interessen dienstbar macht, als auch alle diejenigen Hülfsquellen öffnet, aus welchen das der Industrie dienende Kapital fließt, werden sich beide, Wohlstand und Bevölkerung, zu ihrer höchsten Blüthe entwickeln und auf diesem Culminationspunkte gipfeln. Der Zeitpunkt aber, wann die Metropole der Zukunft als das Endresultat der menschlichen Civilisation in's Leben treten wird, fällt in die nächsten hundert Jahre.

Noch ist die gesellschaftliche Organisation zu unvollkommen, um eines einigenden, Alles ordnenden Hauptes und eines aus der Mitte herauswirkenden Herzens zu bedürfen. Dieses wird erst ihr Ultimatum, d. i. die endliche Großstadt, sein, die in sich, gleich Kopf und Herz im einzelnen Menschen, alle Lebensfunktionen der großen Menschenfamilie vereinigt. Der Mittelpunkt der gewaltigen Handelsmacht wird aber auch den Mittelpunkt der sittlichen und geistigen Kraft in sich bergen. Ein Jahrhundert, nach der bisherigen Zunahme der Bevölkerung gerechnet, wird letztere mehr als vervierfachen und sie auf mehr als 600 Millionen Bewohner dieses Landes steigern. Denn 25 Jahre auf eine einfache Verdopplung gerechnet, würde bei 4 solcher Vermehrungen 600 Millionen am Schlusse eines Jahrhunderts ergeben. Von diesen werden nicht weniger als 400 Millionen die Central-Ebene und weiter westlichen Ländereien bewohnen, während sich kaum 200 Millionen auf den schmalen Küstenstrich östlich von den Appalachen vertheilen. Die zum gegenseitigen Austausch bestimmten Erzeugnisse dieser 400 Millionen werden an dem Punkte zusammenfließen, welcher sich als der geeignetste und am meisten im Mittelpunkte der Produktion und Fabrikation liegende erweist. Wo nun, laßt uns abermals fragen, sind wohl die größten Vortheile für den Austausch aller Handelsartikel vorhanden? Wo wird dieser Platz sein? Welche von den in Betracht gezogenen vier Städten wird am meisten diesem Zwecke entsprechen? Muß es nicht St. Louis sein, welches bestimmt ist dereinst die größte Eisenbahn- und Flußverbindung zu beherrschen? Keine an einem unserer Binnenseen gelegene Stadt kann dies werden, denn keine derselben vermag den Produktenüberschuß des Landes gleich vortheilhaft nach allen Richtungen hin verschiffen und verwerthen. Cincinnati liegt nicht in dem Mittelpunkt dieses großen Welttheils, und kann daher keine Ansprüche darauf geltend machen. Auch New Orleans kann es nicht werden, die hohen Frachten, welche die Landesprodukte belasten würden, verhindern es daran. Weder New York noch San Francisco können es werden, denn unsere gesammten sechs Hauptbedingungen stehen dem entgegen, und weisen unabweichbar nach der Central-Ebene des Continents, wo dereinst 400 Millionen Menschen ihres Handels und Gewerbes pflegen werden. Wie schon gesagt, der Schwerpunkt der Menschen zieht gen Westen, und nicht allein von der alten Welt, sondern auch von der atlantischen Küste. Nur wenige Thatsachen genügen, um die Richtigkeit unserer Behauptung darzuthun. Daß der Schwerpunkt der Menschheit von der alten Welt westwärts zieht, bekunden die Berichte des Staatsdepartements zu Washington über den auswärtigen Handel, welche ergeben, daß unsere Einfuhr größer als unsere Ausfuhr und unser Binnenhandel ausgedehnter als unser Fremdhandel ist. Auch kommen, wie aus den verschiedenen Emigrations-Berichten hervorgeht, jährlich Tausende aus dem Westen Europas an unsere Küste, während nur sehr wenige Amerikaner sich jenseits des Oceans eine Heimath suchen. Einen weiteren Beweis für dieses „nach dem Westen Ziehen der Menschheit" liefern die nachfolgenden statistischen Angaben, welchen hinzuzufügen ist, daß, obschon die Tabellen in unumstößlicher Weise die Völkerwanderung nach Westen documentiren, seit jener Aufstellung die Eisenbahnen im Mississippi-Thale um Tausende von Meilen zugenommen haben.

Tabelle,

welche den jährlichen Fortschritt der Eisenbahnen seit den letzten 40 Jahren zeigt.

Jahr	Meilen	Jahr	Meilen	Jahr	Meilen
1828	3	1843	4,174	1857	22,625
1829	28	1844	4,311	1858	25,090
1830	41	1845	4,522	1859	26,755
1831	54	1846	4,870	1860	28,771
1832	131	1847	5,336	1861	30,593
1833	576	1848	5,682	1862	31,769
1834	762	1849	6,350	1863	32,471
1835	918	1850	7,475	1864	33,860
1836	1,102	1851	8,589	1865	34,442
1837	1,421	1852	11,027	1866	35,351
1838	1,843	1853	13,497	1867	36,896
1839	1,920	1854	15,672	1868	38,822
1840	2,197	1855	17,398	1869	42.272
1841	3,319	1856	19,251	1870	48,860
1842	3,877				

Tabelle,

welche die Eisenbahnen in den einzelnen Staaten der Union zeigt.

Staat.	Meilen.	Gesammt-Kosten.	Kosten pr. Meile.	Flächenraum.	Bevölkerung im Jahre 1860.	Eisenbahn-meilen pr. Quadratmeile.	Verhältniß der Eisenbahnen zur Bevölkerung.
				Quadratm.		Q. M.	Bevölk.
Maine	502.37	$18,242,235	$36,315	31,766	628,279	62	1,234
New Hampshire	659.33	22,052,063	33,446	9,280	326,073	14	495
Vermont	594.59	24,892,234	41,864	10,212	315,098	17	529
Massachusetts	1,330.96	79,466,774	59,704	7,800	1,231,066	6	925
Rhode Island	119.24	4,858.799	40,737	1,306	174,620	11	1,467
Connecticut	637.54	24,380,018	38,225	4,674	460,147	7	721
New York	3,025.30	152,570,769	50,431	47,000	3,880,735	15	1,283
New Jersey	904.41	55,994,403	61,913	8,320	672,035	9	743
Pennsylvanien	4,037.15	210,080,309	52,037	46,000	2,906,115	11	720
Delaware	157.40	5,606,864	37,279	2,120	112,216	13	714
Maryland und D. C.	522.60	30,573,275	58,501	11,184	762,129	21	1,457
West Virginien	364.75	24,978,843	68,498	20,541	349,698	56	958
Kentucky	625.90	22,392,122	35,776	37,680	1,155,684	60	1,846
Ohio	3,402.98	135,231,975	39,739	39,964	2,339,511	11	687
Michigan	966.12	41,675,724	43,133	56,243	749,113	58	775
Indiana	2,211.80	79,186,767	35,802	33,809	1,350,428	15	610
Illinois	3,250.05	139,084,414	42,791	55,405	1,711,951	17	527
Wisconsin	1,045.41	40,081,360	38,343	53,924	775,881	51	742
Minnesota	392.00	12,450,000	31,760	83,531	172,123	213	439
Iowa	1,154.10	45.480,000	39,407	55,045	674,913	47	498
Missouri	937.75	51,357,077	54,995	67,380	1,182,012	72	1,260
Kansas	240.50	9,750,000	40,540	78,418	107,206	327	445
Nebraska	275.00	12,500,000	45,454	76,928	28,841	279	105
Californien	321.50	24,200,000	75,272	188,982	379,994	508	1,180
Oregon	19.50	500,000	25,641	95,274	52,465	5,014	2,690
Virginien	1,416.70	49,974,457	35,275	61,352	1,246,381	43	879
Nord Carolina	977.30	20,020,310	20,485	50,704	992,667	52	1,016
Süd Carolina	988.93	25,207,977	25,491	29,385	703,812	28	711
Georgien	1,437.22	29,177,663	20,301	52,009	1,057,329	36	737
Florida	407.50	8,868,000	21,762	59,269	140,439	145	345
Alabama	891.16	21,010,982	25,154	50,722	964,296	57	182
Mississippi	867.12	25,416,394	29,315	47,156	791,396	54	913
Tennessee	1,317.78	34,185,210	25,937	45,600	1,109,801	34	842
Arkansas	191.00	4,400,000	43,562	52,198	435,427	273	2,279
Louisiana	335.75	13,627,654	40,577	46,431	709,290	138	2,111
Texas	479.50	17,280,000	36,044	237,504	602,432	495	1,257
Territorien	....	....	....	1,243,416	524,387	....	....
Im Ganzen für 1868	36,896.26	$1,517,510,765	$41,129	3,001,002	31,747,514	81	860
Im Ganzen für 1870	48,860.00	2,009,562,940					

Statistische Tabelle,

ausgearbeitet nach dem Census-Bericht der Vereinigten Staaten, welche das Uebergewicht und den Fortschritt der Entwickelung im Mississippi-Thale zeigt.

Verzeichniß der Hülfsquellen.	Abdachung nach dem Atlantischen Meer.		Mississippi-Thal.		Abdachung nach dem Stillen Meer.	
	1850	1860	1850	1860	1850	1860
Bevölkerung	13,255,254	15,903,802	9,813,117	14,993,427	107,271	491,153
Flächeninhalt, Quadrat Meilen	423,197	423,197	1,899,811	1,899,811	627,256	627,256
Cultivirtes Land an Farmen, Acker	63,965,491	73,882,853	48,885,479	87,034,199	181,644	3,537,668
Uncultivirtes Land an Farmen, Acker	84,598,954	93,698,468	90,736,948	142,567,264	4,191,998	7,763,090
Baarer Werth der Farmen	$1,991,599,378	$3,132,561,500	$1,232,941,038	$3,446,702,533	$6,033,010	$67,780,934
Werth der Ackergeräthschaften und Maschinen	$78,826,805	$105,820,439	$72,389,639	$134,292,513	$371,194	$3,985,091
Lebendes Inventarium: Pferde	1,441,447	2,054,269	2,460,078	3,987,645	32,194	207,260
Lebendes Inventarium: Esel und Maulthiere	760,785	270,187	396,128	641,056	2,411	5,805
Lebendes Inventarium: Milchkühe	3,435,181	3,194,557	2,931,345	4,450,022	18,568	281,151
Lebendes Inventarium: Arbeitsochsen	816,236	755,084	866,348	1,393,995	18,160	45,832
Lebendes Inventarium: Anderes Rindvieh	4,619,672	4,545,368	5,372,321	9,099,605	280,276	1,075,314
Lebendes Inventarium: Schaafe	10,663,775	8,704,355	11,013,228	12,644,001	36,218	1,221,919
Lebendes Inventarium: Schweine	10,167,505	9,767,182	20,152,783	23,254,291	33,925	554,672
Werth des lebenden Inventariums	$280,479,888	$502,975,639	$257,926,413	$617,616,940	$5,774,215	$44,325,528
Weizen, Buschel	47,630,178	53,396,897	48,474,581	102,057,361	336,973	7,229,988
Roggen, „	12,805,283	15,287,195	1,382,214	4,958,375	316	55,844
Mais, „	180,029,595	201,638,663	359,912,515	636,456,595	25,053	682,486
Hafer, „	82,865,111	98,216,624	63,656,947	72,350,255	72,114	2,130,306
Reis, Pfunde	205,439,416	179,427,085	9,874,081	7,730,807	....	2,140
Tabak, „	94,102,203	215,472,069	105,646,057	218,732,827	1,395	3,565
Enthülste Baumwolle, Fässer zu 400 Pfund jedes	899,615	1,278,646	1,546,178	4,108,270	....	136
Wolle, Pfunde	27,881,509	26,502,154	24,581,022	30,765,734	44,428	2,997,035
Erbsen und Bohnen, Buschel	5,696,433	8,585,405	3,514,321	6,269,209	9,147	213,381
Kartoffeln, „	46,906,072	69,996,473	19,016,138	39,743,331	144,586	2,403,063
Süße Kartoffeln, „	19,834,295	21,391,242	19,432,803	20,488,724	1,000	214,860
Gerste, „	4,216,763	6,169,419	938,741	5,258,605	11,511	4,457,867
Buchweizen, „	7,111,179	13,012,306	1,639,101	4,180,596	332	80,411
Werth der Obstgärten-Erzeugnisse	$5,268,494	$10,657,206	$2,435,701	$8,072,064	$18,971	$1,262,615
Wein, Gallonen	73,861	356,645	89,333	1,081,187	58,055	249,360
Werth der Gemüsegärten-Erzeugnisse	$3,805,066	$10,261,210	$1,285,580	$4,584,374	$189,384	$1,273,904
Butter, Pfunde	200,161,424	257,882,960	111,968,204	167,217,182	295,478	4,572,630
Käse, „	80,042,817	73,239,325	25,124,948	28,920,068	68,128	4,524,545

Statistische Tabelle,

ausgearbeitet nach dem Census-Bericht der Vereinigten Staaten, welche das Uebergewicht und den Fortschritt der Entwickelung im Mississippi-Thale zeigt.

(Fortsetzung.)

Verzeichniß der Hülfsquellen.		Abdachung nach dem Atlantischen Meer.		Mississippi-Thal.		Abdachung nach dem Stillen Meer.	
		1850	1860	1850	1860	1850	1860
Heu,	Tonnen	10,213,398	10,836,040	3,308,028	6,822,187	7,216	359,769
Kleesaamen,	Buschel	316,945	555,224	152,027	180,531	6	1,533
Grassaamen,	„	300,226	282,184	116,583	563,227	22	4,629
Hopfen,	Pfunde	3,291,549	10,148,740	205,422	272,014	58	1,162
Hanf, im Thau geröstet,	Tonnen	232	301	32,961	52,979	...	1
Hanf, im Wasser	„ „	57	76	1,621	3,788	...	114
Hanf, in anderer Weise zugerichtet,	Tonnen	...	3,574	...	13,660	...	...
Flachs,	Pfunde	3,355,485	2,622,285	4,343,641	2,093,355	1,190	4,505
Leinsaamen,	Buschel	213,140	142,130	349,067	424,668	5	69
Seide-Cocons,	Pfunde	4,855	1,172	6,088	10,772	...	...
Ahorn-Zucker,	„	22,577,904	28,030,706	11,675,532	11,989,699	...	...
Zucker-Rohr,	Ochshofte zu 1000 Pfund jedes	3,673	3,072	233,141	227,910	...	...
Molasses,	Gallonen in 1850	760,030	...	11,940,879	...	82	...
„ von Zuckerrohr,	Gallonen in 1860	...	1,005,600	...	13,968,396	...	...
„ von Ahornzucker,	„ „ „	...	484,378	...	1,277,770	...	46
„ von Sorghum,	„ „ „	...	575,372	...	6,056,909	...	26,342
Wachs,	Pfunde in 1860	...	539,633	...	721,827	...	1,327
Honig,	„ „ „	...	10,359,970	...	12,541,339	...	18,353
Wachs und Honig in 1850,	„	5,944,794	...	8,908,986	...	10	...
Werth der inländischen Manufakturen		$18,160,123	$8,414,632	$16,525,229	$15,739,436	$8,392	$402,788
Werth der geschlachteten Thiere		$60,799,400	$92,478,822	$50,564,074	$115,818,366	...	$4,433,444
Werth der verfertigten Ackergeräthe		$4,639,844	$8,903,815	2,202,767	$8,883,594	...	$15,205
Werth des Weizen- und Korn-Mehls		$88,151,908	$113,196,213	$45,857,566	$103,851,894	$1,888,332	$6,096,262
Werth des gesägten und behobelten Buchholzes		$37,134,449	$46,752,976	$19,037,922	$42,987,879	$2,349,605	$6,171,431
Werth des Eisengusses		$15,340,012	$21,884,915	$4,771,505	$6,661,741	...	...
Eisenbahnen,	Meilen	6,948	15,345	1,641	15,174	...	74
„	Meilen, welche in 10 Jahren gebaut wurden	...	8,397	...	13,533	...	74

Die Entwickelung der umfassenden Eisenbahn-Verzweigung ist so rasch fortgeschritten, daß bereits mehr als drei Fünftel aller Bahnen des Landes auf die Thal-Staaten kommen. Fügen wir hiezu noch den materiellen Reichthum, wie solches der Census des Jahres 1860 nachweist, so ist dadurch unwiderleglich dargethan, daß der Zug der Menschheit westwärts geht. Obige Tabelle stellt diese Thatsache außer Zweifel.

Wenn wir nun diesen Zug der Menschheit nach Westen zugeben, so müssen wir doch annehmen, daß derselbe an irgend einer Stelle zum Stillstand kommen und alsdann zur höchsten Entfaltung alles bürgerlichen, gesellschaftlichen und geschäftlichen Lebens sich gestalten werde. Wird dieser Zug nach Westen nun in Nord-Amerika anhalten oder über den Stillen Ocean zu den untergeordneten Menschenracen Asiens schiffen, oder wohl gar auf der Abflachung nach dem Stillen Meere einen Ruhepunkt finden? Dieses anzunehmen, ist ganz gegen unsere Ueberzeugung. Die unfruchtbaren, trockenen Bergesregionen der Westhälfte dieses Continents und die unvergleichliche Ausdehnung fruchtbaren Landes auf der östlichen Hälfte unsers Welttheils, besonders in der Nähe und zu beiden Seiten des großen Stromes, setzen diesen Ruhepunkt unabänderlich in die Mittelebene dieses Continents fest, und im Mittelpunkt der Produktionskraft und durch die Entwickelung und vollkommene Organisation der Menschheit im Mittelpunkte dieses großen Welttheils wird die Metropole der Zukunft, das Herz, welches alle materiellen, socialen, civilen und moralischen Beziehungen der ganzen Menschheit in sich schließt, erstehen. Die Rohstoffe, deren der Handwerker und der Fabrikant bei Verarbeitung zu allen Lebenserfordernissen und der Eleganz bedarf, finden sich hier vor. Die mit der Verschiffung verbundenen Frachtkosten von Nahrungs- und Rohstoffen lassen es dem Handwerker und Fabrikanten vortheilhaft erscheinen, sich in der Nähe deren Erzeugung niederzulassen. Es ist gerade dieser in die Augen fallende Vortheil, welcher unsere Städte des Westens mit Emigranten der östlichen Staaten und von Europa bevölkert. Nur erst dann, wenn die Nahrung und die Rohstoffe für die Manufaktur in dem großen Thale nicht mehr billiger als in den Oststaaten oder in Europa sein werden, wird es aufhören im Interesse des Handwerkers und des Fabrikanten zu liegen, sich in einer Stadt des Westens anzusiedeln. Diese Zeit wird aber wahrscheinlich nicht vorher eintreten, als bis der Mississippi seinen Lauf verändert und statt der Mündung der Quelle zufließt.

Die Hauptplätze für den Austausch der verschiedenen Industrie-Erzeugnisse unsers westlichen Thales werden unbedingt einer großen Bevölkerung Beschäftigung geben. Die Lage unserer zukünftigen Großstädte wird aber stets mit Bezug auf ihre Handelsinteressen gewählt werden. Der Handel legt den Grundstein, auf welchem die Fabriken stets geholfen haben den Oberbau aufzuführen, und diese beiden Thätigkeitsgebiete sind bestimmt in unserem fruchtbaren Thale die größten Städte aufzubauen.

Für uns Amerikaner ist es von Bedeutung, daß diese Großstadt, dieses Alles regierende Herz der Menschheit, in unserem Lande erblühn soll. Selbst wir von der heutigen Generation, vermögen uns, inmitten der jetzigen und zukünftigen Conflikte dieses stets vorwärtsschreitenden Lebens, des stolzen Gedankens einer Verwirklichung dieses Endresultates zu erfreuen. Wie wir schon gesehen haben, liegt St. Louis genau in der Mitte des Mississippi-Thales, und keine Stadt dieses Erdtheils hat so gerechte Ansprüche, die künftige große Metropole zu werden, keine hat eine solche centrale Lage innerhalb so vieler werthvoller Ressourcen, als gerade sie. Sie ist nicht nur thatsächlich in der Mitte des Mississippi-Thales, sondern, da sie ungefähr 900 Meilen von der Stadt New York liegt, nimmt sie auch den Mittelpunkt einer Bodenfläche von 2,514,688 Quadratmeilen ein, innerhalb eines Umfangs, dessen äußere Linie Chicago berührt. Sie occupirt das Centrum einer Landesfläche, welche an Fruchtbarkeit des Bodens, Reichthum an Kohlen, Eisen, Holz, Stein, Wasser, inländischer Schifffahrt und Eisenbahnen von keinem Lande des Erdballes übertroffen werden kann.

In den Städten, wie in den Menschen, scheint ein ihnen innewohnendes, erbliches Wachsthumsgesetz sich vorzufinden; aber dieses Wachsthumsgesetz scheint bis jetzt noch zu ungenügend verstanden zu sein, um eine richtige Basis zur Berechnung ihres Wachsthums auf längere Zeit im Voraus darzubieten. Bei der Entwickelung eines Volkes oder Landes kommen unaufhörlich neue Faktoren bezüglich der Geschäftsthätigkeit und des Wachsthums in Betracht, welche bald vortheilhaft, bald unvortheilhaft wirken. Das Wachsthum der Städte gleicht gewissermaßen den Geschäftsbetrieben der Menschen. Einige streben rasch und unermüdlich vorwärts und häufen bis an ihr Lebensende immer neue Reichthümer an; andern gelingt es nur eine Zeitlang in dem Geschäftsleben ihre Stelle zu behaupten. So ist es auch mit den Städten, und es ist daher schwierig, mit Genauigkeit ihr zukünftiges Wachsthum zu berechnen. Städte nehmen mit größerer Schnelligkeit als Nationen und Staaten zu und verdoppeln ihre Bevölkerung eher als diese; und bei dem stets vorwaltenden Hange der Menschen in Städten zu leben, werden wir um so sicherer den baldigen Triumph unserer Binnenstädte über die Seestädte feiern. Denn ebenso gewiß als die Bevölkerung der Thalstaaten doppelt die der Küstenstaaten erreichen wird, ebenso sicher werden unsere Städte die ihrigen überreichen. Die größte Stadt der Welt, London, welche 3 Millionen Einwohner zählt, hat ihre Bevölkerung alle 30 Jahre verdoppelt, während New York dies alle 15 Jahre thut. Nach Hrn. J. W. Scott nimmt London durchschnittlich, auf lange Zeit berechnet, jährlich 2 Prozent, New York 5 Prozent, Chicago 12½ Prozent, Toledo 12 Prozent, Milwaukee, Detroit, Cleveland, Cincinnati, Buffalo und St. Louis nach einer Rate von 8 Prozent zu. Herr Scott behauptet, daß diese Berechnungen auf längere Zeitperioden genau zutreffen. Dies mögen sie, soweit es die Vergangenheit betrifft; wir können uns aber nimmermehr für die Zukunft darauf stützen. Denn, wie schon gesagt, ist das Wachsthum einer Stadt eben so unsicher wie der Erfolg eines Menschen in seinem Geschäft; er kann sofort sein Glück machen, oder auch durch die Schwankungen des Marktes oder die noch größeren Hindernisse eines Krieges davon abgehalten werden.—Was das Clima betrifft, so halte ich es nicht der Mühe werth, hier in eine weitläufige Besprechung des Einflusses der Hitze und Kälte auf das civilisirte Leben in der nördlichen gemäßigten Zone des Nordamerikanischen Continents einzugehen. Die Erfahrung lehrt, daß keine genügende climatische Abweichung in dem ganzen Mittelgürtel unseres Landes stattfindet, um die größten und höchsten Zwecke Amerikanischer Industrie und Civilisation nachtheilig zu beeinflussen. Gleicher Lohn und gleiches Geschick erwartet Alle. Die dichteste Bevölkerung, die uns bekannt, ist—und war es schon seit Jahrhunderten—auf dem 30sten Grade nördlicher Breite zu finden; und wenn dies in China möglich, warum nicht auch in Amerika?

Wenn wir nun zu dem Fundamentalsatz zurückkehren, daß die Menschheit von London aus westwärts zieht, so müssen wir erkennen, daß diese Großstadt durch eine Rivalin, welche in der neuen Welt ihr erblüht, ersetzt werden wird, sowie daß diese neue Weltstadt in der endlichen Organisation der menschlichen Gesellschaft zu einem harmonischen Ganzen und in der höchsten Entwickelung und Systematisirung des Handels der ganzen Welt endigen, ferner, daß sie zu den herrlichsten Proportionen erwachsen, mit der vollkommensten municipalen Regierung ausgestattet und, von derselben geleitet, Alles in sich vereinigen wird, um sie zur allervollkommensten und allergrößten Weltstadt, zum allregierenden Haupte und Herzen der großen Menschenfamilie zu machen. Nur die neue Welt kann ihr eine Heimath sein; Natur und Civilisation werden ihr ihren Sitz in der Mittel-Ebene dieses Continents und im Mittelpunkte

der Produktionskraft am Mississippi-Strome, wo jetzt St. Louis steht, aufschlagen. Alle Anzeichen weisen hierauf als eine zukünftige Thatsache hin, und durch die vollständige Verwirklichung desselben werden wir die höchste Stufe des irdischen Triumphes der Menschheit erreichen.

Laßt uns nun die unvermeidlichen Ursachen erkennen, welche Gott und die Civilisation in's Werk gesetzt haben, um mit der Zeit diese endliche Weltgroßstadt in unserem herrlichen Lande erstehen zu lassen, und im prophetischen Geiste ihr endliches Kommen vorhersehend, laßt sie uns als das Musterwerk aller Kunst, als den Sammelplatz der höchsten Weisheit, das Erbe der organischen Freiheit, und als von einer Alles überstrahlenden socialen Ordnung geleitet, welche jedem Gliede der innerhalb ihrer Grenzen beisammenlebenden Familie ein Auskommen sichert, begrüßen! Durch die immensen Eisenbahn-Verbindungen und demgemäß durch die raschen, billigen und leichten Communicationen mit aller Welt, werden sich innerhalb großer Entfernungen große Centralpunkte bilden, und so werden die mächtigen Städte fortfahren zu wachsen, bis sie einen bisher unerhörten Umfang erreichen. Von ihnen allen aber wird St. Louis den reichen Lohn erndten, der durch die Anwendung des Dampfes und dessen großartigen Einfluß auf die mannichfachen neuen Erfindungen in allen Geschäftszweigen erwächst.

Von jetzt an muß St. Louis in diesem Lichte ihrer großen Zukunft, ihrer Macht in den Reichen der Welt, ihrer Herrschaft in der Regierung der Staaten und Nationen betrachtet werden! Ihr Geschick ist besiegelt. Gleich einem neu-erstandenen Reich geht sie ihrer sich bewußten Größe entgegen, und wird der Alles anziehende Weltmagnet werden. In ihrem Schooße werden sich alle Hilfsquellen vereinigt finden und zu ihrem Wachsthume alle Landestheile beisteuern. Wie groß auch die Anwartschaft ihres Volkes auf alles Große sein mag, viel größer noch sind die Hoffnungen, zu denen sie berechtigt ist. Die jetzige Stadt ist nur der Keim der Stadt der Zukunft, deren weit ausgebreitetes Gebiet 10 Millionen Seelen bewohnen werden. Sie wird die Macht einer ganzen Nation haben, und je mehr sie sich ihrer vollen Reife nähert, werden ihre wissenschaftlichen und philosophischen Institutionen gleichen Schritt mit ihr halten. Wie großartig aber ist das Bild, welches unsere bloße Einbildungskraft uns von ihrer dereinstigen Größe vorzaubert! Wie erstehen vor dem Auge unserer Phantasie die großen Denkmäler und Hallen der Kunst und Wissenschaft; hier werden sich die großen Männer und Frauen der Zukunft versammeln; hier wird in der Zukunft ein Solon, ein Hamilton hervorgehn, um Gesetze für eine höhere und bessere Volksregierung zu geben; hier werden auch die zukünftigen Religionslehrer erstehn, welche die ideale und geistige Entfaltung des Menschengeschlechts und ihre Verbrüderung mit den himmlischen Heerschaaren predigen; hier wird der Plutarch der Zukunft leben, der den großen Männern den Maßstab anlegt; der Mozart der Zukunft wird die Saiten seiner vervollkommneten Lyra anschlagen und die köstlichsten Melodien für das versammelte Volk improvisiren; der Rembrandt der Zukunft wird, durch seine eigene ideale Phantasie gesteigert, die allerherrlichste der Landschaften aus der vervollkommneten Natur auf seine Leinwand zaubern. Haben wir in Anbetracht dieser zukünftigen Größe der civilen, socialen, industriellen, intellecktuellen und moralischen Elemente, welche dereinst Bestandtheile der Metropole der Zukunft sein werden, nicht Recht uns darüber zu freuen? Und können wir nicht mit Recht annehmen, daß ihre Einwohner ein weiseres, gebildeteres und besseres Volk als die jetzige Generation sein werden, welche als ein vollkommeneres Geschlecht diese Straßen der Zukunftsstadt

mit leichterem Tritt durchwandeln, mit süßerem Gesang das Ohr ergötzen—welche nach dem höchsten Ziele der Cultur weiterstreben, sich mit offneren Herzen der Freude hingeben und mit zarteren Händen die endliche Metropole der Welt mit höherer Schönheit schmücken werden?

Wasser als wichtiges Hülfsmittel für das Wachsthum einer Groß-Stadt und der Vorzug, welchen St. Louis durch ihren unerschöpflichen Wasservorrath besitzt.

Ein zureichender Wasservorrath ist zu allen Zeiten als ein Haupterforderniß zum Wachsthum und zum Wohlstand einer Großstadt erkannt worden. In vielen Theilen Syriens und Palestinas sind in der frühesten Zeit große Wasserreservoirs und Teiche gebaut worden, welche noch in der Jetztzeit die Wasserhülfsquellen während der heißen Jahreszeit sind und deren Versiegen Dürre und Elend mit sich bringt.

Die berühmtesten dieser Teiche, deren die heilige Schrift erwähnt, sind die Teiche Salomonis, ungefähr 3 Meilen südwestlich von Bethlehem, von welchen vermittelst einer Wasserleitung Jerusalem noch jetzt mit Wasser versorgt wird. Von diesen Teichen soll es drei geben, welche theils in den Felsen gehauen, theils mit Mauerwerk ausgebaut, welche aber alle mit Cement bekleidet sind. Der größte von ihnen hat 582 Fuß Länge, 207 Fuß Breite und 50 Fuß Tiefe.

Den Römern war keine Ausgabe zu groß, um ihre Stadt vollauf mit reinem und gutem Wasser zu versorgen. Ihre Wasserleitungen, deren mehrere noch jetzt im Gebrauch sind, führten zu einer Zeit 350,000,000 Gallonen Wasser täglich der Stadt zu, was auf jeden einzelnen Einwohner 290 Gallonen ausmacht. Einige dieser Wasserleitungen hatten eine Länge von 30 bis 70 Meilen und übertrafen an Großartigkeit und Kostbarkeit weit alle berühmten Werke neueren Ursprungs.

Die ersten und liberalsten Vorkehrungen zur Beschaffung eines Wasservorraths wurden auf unserem Continente durch die Städte Philadelphia, New York und Boston gemacht, und diesem Umstand muß zum größten Theil das rasche Wachsthum dieser Städte zugeschrieben werden. Im Jahre 1860 betrug der Wasservorrath, welcher täglich auf einen jeden Einwohner dieser Städte durchschnittlich kam, in Boston 97 Gallonen, in New York 52 Gallonen und in Philadelphia 36 Gallonen. Die Wasserwerke dieser Städte schienen bei ihrem ersten Entwurfe genügend, um sie für viele Jahre zulänglich mit Wasser zu versorgen, aber ihr Wachsthum hat so zugenommen, daß sie sich schon jetzt genöthigt sehen, ihre Hülfsquellen zu Rathe zu halten und Mittel zu ergreifen, um diese Werke so zu erweitern, daß es sie in den Stand setzt, dem vermehrten und sich vermehrenden Verbrauche zu genügen. In der That machte sich während der großen Trockenheit des vergangenen Jahres der Wassermangel in jeder dieser Städte durch die Unzulänglichkeit ihrer Wasserwerke bemerkbar.

Der große Vorzug, welchen St. Louis in dieser Hinsicht besitzt, besteht in ihrem unerschöpflichen Wasservorrath. Im Mississippi fließen zur Zeit seines gewöhnlichen Laufes ungefähr 1,500,000 Gallonen Wasser per Sekunde an unserer Stadt vorüber, oder in 6 Sekunden genug, um die jetzigen Bedürfnisse sämmtlicher Einwohner für einen ganzen Tag zu befriedigen. Das Wasser ist nicht allein in Fülle vorhanden,

sondern ist auch zugleich eines der gesundesten, welches man kennt. Es ist wahr, daß zur Zeit des Hochwassers es ziemlich trübe ist, was durch die reißende Strömung des Missouri verursacht wird; aber davon kann es leicht durch Abstehen oder Filtriren gereinigt werden. Und es mag als eine bemerkenswerthe Thatsache hier Erwähnung finden, daß die alten Einwohner so wenig gegen diese Beimischung des Bodensatzes sind, daß sie für die neuen, im Bau begriffenen Wasserwerke, die sie mit abgeklärtem Wasser versehen werden, nicht sehr eingenommen sind.

Die ersten Wasserwerke bestanden aus einem Reservoir auf dem „Big Mound," welches durch eine kleine Maschine vom Mississippi aus gefüllt wurde. Es wurde im Jahre 1829–30 erbaut, als St. Louis nur 5,852 Einwohner zählte, und war bestimmt 300,000 Gallonen zu halten. Im Jahre 1850, als die Bevölkerung schon auf 77,800 gestiegen, wurde ein größeres, ungefähr 8,000,000 Gallonen enthaltendes Reservoir erbaut. Auch dieses Reservoir ist bereits mehrere Jahre außer Gebrauch. Das Reservoir, welches die Stadt jetzt speist, wurde im Jahre 1855 vollendet, als die Stadt schon 125,000 Einwohner hatte. Das Wasser wird durch drei am Fuße der Bates-Straße placirte Dampfpumpen in das Reservoir, welches einen Kubicinhalt von 11,000,000 Gallonen per Tag faßt, gepumpt. Eine dieser Pumpen wurde durch den jetzigen Vorstand der Wasser-Commission im Jahre 1868 angeschafft, nachdem sich die zwei anderen Pumpen, den Wasserbedarf der Stadt hinlänglich zu versorgen, als unzureichend erwiesen hatten. Schon vor dem Jahre 1860 ergab es sich, daß die jetzt existirenden Werke bald nicht mehr genügen würden. Die Stadt hatte so an Ausdehnung zugenommen und nach einer Richtung hin, wo der Grund so viel höher gelegen als das Reservoir, daß ein großer Theil davon, welcher in die neuen Stadtgränzen fiel, nicht mit Wasser versehen werden konnte. Die Frage neuer und ausgedehnterer Wasserwerke wurde mehrere Jahre lang in Betracht gezogen, aber ohne Erfolg, bis der Staats-Gouverneur endlich in Bezug auf ein im Januar 1865 erlassenes Gesetz einen Wassercommissions-Vorstand einsetzte. Die Herren ernannten den seit seiner Vollendung der Brooklyner Wasserwerke als das Haupt der hydraulischen Ingenieure in den Vereinigten Staaten anerkannten Hrn. Kirkwood zu ihrem Ober-Ingenieur.

Im October 1865 unterbreitete Herr Kirkwood der Commission mehrere Pläne. Einer davon wurde zuerst von dem Stadtrath, welchem nach damaligem Gesetz die endgültige Entscheidung in der Sache zustand, angenommen, später aber wieder verworfen. Die Mitglieder des Wassercommissions-Vorstandes resignirten und von dem Gouverneur wurde ein neuer Vorstand ernannt, welcher Hrn. Kirkwood in seinen Diensten behielt und dem Stadtrath neue Pläne zur Annahme vorlegte, nachdem selbige zuvor von Kirkwood so modifizirt waren, um der ausgesprochenen Ansicht des Rathes zu genügen. Da jedoch augenscheinlich wenig Hoffnung vorhanden war, daß die widerstreitenden Meinungsverschiedenheiten der einzelnen Mitglieder es je zur Annahme irgend eines Planes kommen lassen würden, so wurde durch die Legislatur ein neues Gesetz erlassen, welches die ganze Sache in die Hände einer aus drei Mitgliedern bestehenden Commission legte und dieser die Gewalt ertheilte, den Erlös von drei und ein halb Millionen Dollars in Bonds, welche die Stadt ausgeben sollte, zur Errichtung solcher Werke zu verwenden. Der neue Vorstand ernannte Hrn. Thomas J. Whitman, einen lang bewährten Wasserwerk-Ingenieur, zu ihrem Chef-Ingenieur. Hr. Kirkwood hatte zuvor die ihm wieder angebotene Stellung ausgeschlagen, jedoch eingewilligt, als berathender Ingenieur zur Seite zu stehen.

Nachdem der Plan seiner Vorgänger mit einigen unwichtigen Veränderungen von dem neuen Vorstand angenommen und das nöthige Land erworben worden, schritt man sogleich an die Arbeit. Diese Werke, von denen wir eine kurze Beschreibung geben wollen, sind jetzt fast vollendet und werden innerhalb zweier Monate die Stadt mit reinem und gesundem Wasser in Fülle versorgen. Das Wasser wird nahe der nördlichen Stadtgrenze, bei dem sogenannten „Bissel's Point," dem Mississippi entnommen. Es wird zuerst in einen 80 Fuß hohen, bis auf das Felsenbett versenkten Thurm geleitet, der in verschiedenen Abtheilungen mit Schleusen versehen ist, um das Wasser von jeder beliebigen Tiefe unterhalb des Wasserspiegels nehmen zu können. In diesem Thurme befinden sich mehrere Siebe und Filterer, um das Wasser, ehe es dem Pump-Brunnen zufließt, von allen ungehörigen Stoffen zu befreien. Von diesem Thurme führt eine Röhre, welche 5½ Fuß inneren Durchmesser hat und 300 Fuß lang ist, zu den Maschinen, welche das Wasser in die Abklärungs-Reservoirs pumpen. Dieser Maschinen, von der „Cornish Bull" Art, sind zwei vorhanden — nämlich mit einem Dampf - Cylinder von 64 Zoll Durchmesser, 12 Fuß Triebkraft, einem Druckstengel von 54 Zoll Durchmesser und 12 Fuß Triebkraft, und jede ist im Stande 17,000,000 Gollonen Wasser in vierundzwanzig Stunden zu pumpen. Die Grundwerke, auf denen diese Maschinen stehen, sind der substantiellsten Art, und damit sie auch für die Zukunft genügen, sind sie groß genug angelegt, um drei Maschinen zu placiren, obgleich *eine* Maschine schon im Stande ist, den jetzigen durchschnittlichen Bedarf der Stadt zu befriedigen, wenn sie nur die halbe Zeit arbeitet. Um das Wasser zu klären, besonders zu Hochwasserzeiten, sind vier Reservoirs, jedes von 240 bei 660 Fuß Weite und durchschnittlich von 20 Fuß Tiefe, in der Nähe des Flußufers erbaut worden. Das Wasser, welches durch die unter dem Wasserspiegel befindliche Maschine gepumpt wird, wird durch eine hinlängliche Anzahl Schleusen nach Belieben in das eine oder das andere Reservoir geleitet; hier bleibt es 24 Stunden lang in vollkommner Ruhe, während welcher Zeit, nach zu diesem Zwecke angestellten Experimenten, neunzehn Zwanzigstel aller nicht dazu gehörenden Stoffe zu Boden fallen. Am nächsten Tage wird das Wasser durch Schleusen abgelassen, welche so eingerichtet sind, daß sie den Absatz nicht aufrühren, sondern den steten Abfluß des Wassers von der Oberfläche bewirken; die übrig bleibenden 3 oder 4 Fuß Wasser werden nicht abgezogen, sondern an dem vierten Tage durch besondere Canäle wieder in den Fluß geleitet, wobei der meiste Bodensatz wieder abgeht, während der noch zurückbleibende mittelst einer Maschine ausgewaschen wird und so das Reservoir zum Empfangen eines erneuten Vorraths bereit macht. Ein jeder der vier Reservoirs durchläuft diesen Operationsgang innerhalb vier Tagen. Das Wasser läuft, nachdem es die Abklärungsreservoirs verlassen, nach dem Gesetz der Gravität, durch eine halbe Meile lange Leitung, in ein kleines Reservoir nahe der Ober-Dienst-Maschinen, in den sogenannten Klar-Wasser-Brunnen, und von diesem wieder durch eine kurze Leitung nach den Ober-Dienst-Maschinen. Dieser Maschinen giebt es zwei, mit Dampf-Cylindern von 85 Zoll Durchmesser und 10 Fuß Triebkraft, und mit Pump-Cylindern von 50 Zoll Durchmesser und derselben Triebkraft. Um nur einen annähernden Begriff von diesen Maschinen zu geben, wollen wir mittheilen, daß der Kolben dieser Maschine 32 Tonnen und das Schwungrad 36 Tonnen wiegt Es giebt in der That nur noch ein oder zwei Maschinen von größerer Leistungsfähigkeit als diese zwei, von denen eine jede contractsmäßig im Stande sein muß, sechzehn und eine halbe Million Gallonen innerhalb 24 Stunden zu einer Höhe von 270 Fuß zu pumpen. Diese Maschinen sind

durch die Knap Fort Pitt Eisengießerei-Gesellschaft zu Pittsburgh, Penn., gebaut. Sie pumpen durch einen 5 Meilen langen und 36 und 30 Zoll im Durchmesser habenden Luftdruck das Wasser in die Vorrathsreservoirs auf Compton Hill. Um die Maschine und die Druckpumpe zu schützen, ist man dabei, eine Röhre zu construiren, welche, wenn vollendet, eine Höhe von 242 Fuß über dem gewöhnlichen Wasserspiegel des Flusses haben wird. Sie ist ungefähr eine halbe Meile von den Ober-Dienst-Maschinen entfernt und wird von ihrem Gipfel eine Ansicht der ganzen Stadt und des Flusses auf viele Meilen gewähren. Vor Erreichung der Vorraths-Reservoirs zweigen sich zwei Röhren von 20 Zoll Durchmesser in die Stadt ab und verbinden sich mit dem jetzigen Vertheilungssystem, während eine dritte 20zöllige Röhre von demselben Vorrathsreservoir ausgeht, um das Wasser in beständiger Bewegung und frisch zu erhalten.

Das Vorraths-Reservoir nimmt ungefähr 17 Acker Land ein und ist nahe der Stadtgrenze, an dem innerhalb ihres Weichbildes höchst gelegenen Punkte erbaut. Die Höhe seiner Wasser-Oberfläche ist 26 Fuß über der höchsten Straßengradirung und wird daher vollständig genügen, selbst das oberste Stockwerk eines jeden Hauses der Stadt mit Wasser zu versorgen. Wir dürfen in dieser Verbinduug nicht vergessen zu bemerken, daß der größte Theil der 8,000 Tonnen großer Röhren, welche bei der Construktion dieser Werke verwendet wurden, von der unternehmenden Firma, Shickle, Harrison u. Howard, in unserer Stadt gegossen wurden.

Die Commissäre hoffen, wie schon berichtet, die Wasserwerke in wenigen Monaten vollendet zu haben, und wenn nicht ein unvorherzusehendes Hinderniß eintritt, so wird St. Louis sich bald der reichlichsten Versorgung mit gesundem Wasser vor allen Städten dieses ganzen Landes rühmen können. Der wohlthuende Einfluß, den die Vollendung dieser Werke auf die Bequemlichkeit und die Gesundheit der Einwohner und auf die verschiedenen Industriezweige ausüben wird, ist leicht vorauszusehen.

Die bürgerliche und gewerbliche Bestimmung des Amerikanischen Volkes.

Ich empfinde tiefer denn je, daß nichts in der Geschichte der Menschheit der Lage des Amerikanischen Continents am Vorabend seiner Entdeckung und Colonisation und seiner Versetzung in den civilisirten und christlichen Culturzustand an Interesse gleichkommt, besonders wenn wir von unserem jetzigen Gesichtspunkte aus der verschiedenen Phasen dieser Verwandlung als einer großen von der Vorsehung bestimmten Anordnung gedenken.

Laßt sie uns einen Augenblick betrachten: wie sie einen Theil der Erdkugel bildete, eine der übrigen Welt noch ganz unbekannte Hemisphäre des weitesten Umfangs, mit all' ihren grenzlosen, unentwickelten Quellen des Reichthums, welche das Auge des civilisirten Menschen noch nie erblickt, nur im Besitz der rohen Kinder der Wildniß. Dorthin erstreckt sich die Eisenkette ihrer Berge, welche freilich noch keine Grenzen von Staaten bilden; ihre mächtigen Ströme rollen unbenutzt der See zu; hier wieder dehnen sich in unermeßlicher, doch verschwenderischer Fruchtbarkeit die unbebauten Felder aus; hier erheben sich in düsterer Majestät die noch unberührten Urwälder; es glitzern die geheimen Höhlen der Erde von den kostbaren Schätzen des verborgenen Goldes; und mehr noch als Alles dies, was zum materiellen Wohlstand gehört, existiren hier die noch unentwickelten Keime von hundert noch im Embryo liegenden Staaten einer Alles beherrschenden Republik—der zukünftige Sammelplatz intelligenter Millionen, unerkannt von den regen, aber noch unbewußten Erwartungen der älteren Menschenfamilie—doch bis dahin noch von dem dunklen, undurchdringlichen Schleier der Gewässer verhüllt. Eine überwältigende Traurigkeit bemächtigt sich meiner, wenn ich dieser langen Absonderung Amerikas von der Gemeinschaft der Menschheit gedenke, welche einen nicht zu verkennenden Reflex in dem melancholischen Gesichtsausdruck der Eingebornen findet. Nie haben auch nur die kühnsten Fahrzeuge der Phönizier oder Chartager diese Küsten berührt. Die Schritte der alten Nationen auf den Hochwegen der Zeit und des Glücks, die in Schlachtordnung aufgestellten Millionen der alten asiatischen Despotien, die geschlossene Phalanx Macedoniens, die Alles besiegenden Legionen der Römer, welche die Welt in den Staub warfen; der schwerfällige Tritt der Barbarenvölker des dicht bewohnten Nordens — auch nicht das leiseste Echo ward hier gehört, um den schlummernden Zephyr in der Wiege seiner Entstehung zu wecken. Kein Funken der Sympathie für die heroischen Waffenthaten, die geistige und künstlerische Lebensfähigkeit, die krampfhaften Kämpfe um Freiheit, den kläglichen Verfall der Reiche, und die sonderbaren Wiedergeburten, welche die Blätter der alten und mittelalterlichen Geschichte füllen, flog über den Atlantischen Ocean. Und ebenso, als die Myriaden der Orientalen, Assyrier, Chaldäer, Meder, Perser, Baktrier, von Syriens Schneegefilden bis zum Golf von Ormus, vom Halys bis zum Indus, einer Sündfluth gleich, Griechenland überflutheten und an dem vom See umschlungenen Felsen von Salamis und auf der niedrigen Ebene von Marathon in nichtigen Schaum zerstoben; und als alle Königreiche der Welt in dem blutigen und feurigen Maelstrom des stolzen Roms untergingen, und als die hundert Mächte des Westens unter dem Zeichen des Kreuzes—gleich als ob das Pendulum der Eroberung umgedreht sei—in fast ununterbrochenem Zuge drei Jahrhunderte hindurch marschirten, um Palestina zu erobern — da lag der Amerikanische Continent noch unentdeckt und vereinsamt. Die mächtige gegenseitige Aktion und Reaktion Europas und Amerikas, diese Zusammenziehung und Ausdehnung des Herzens der Nationen, welche jetzt das organisirte Leben derselben so sehr befördern, hatten noch nicht zu pulsiren angefangen. Das unbewußte Kind, der Erbe der kommenden Zeitalter, lag, in den Mantel der Zukunft gehüllt, an dem vollen und nährenden Busen der göttlichen Vorsehung, gleich dem Säugling der Danae, durch die Stürme von 50 Jahrhunderten süß schlummernd.

Edward Everett.

Als die zweiundfünfzig Unterzeichner der Unabhängigkeits-Erklärung vor vierundneunzig Jahren, an den höchsten Weltenrichter für die Rechtlichkeit ihrer Gesinnungen appellirend, feierlich erklärten: die Vereinigten Colonien sind und müssen von Rechtswegen freie und unabhängige Staaten sein — da träumten nur wenige der damals Hoffnungsvollen von der Ausdehnung und Größe, welche dieses Land in dem verhältnißmäßig kurzen Zeitraum eines Jahrhunderts erreichen würde. Aber ehe noch die Unabhängigkeit errungen war, hatte sich schon der Gedanke eines Weltreichs in dem Geiste mancher fernsehenden Personen hier und in anderen Ländern geltend gemacht. Es fehlte nicht an zahlreichen Prophezeiungen über Amerika, welche die Triumphe des

Abenteurer-Geistes, welcher im 15ten Jahrhundert Vasco di Gama um das Cap der guten Hoffnung und Columbus nach Amerika führte, vorhersagten. Das ganze Zeitalter schien neue Lebenskraft zu gewinnen, und die Propheten des einen und die Helden des anderen Landes wiesen unabänderlich auf Amerika als den Sitz des künftigen Weltreichs.

Schon so früh als das Jahr 1755 schrieb der einundzwanzig Jahre alte John Adams, späterer Staatsmann von Massachusetts, an einen Freund die folgenden Worte: „Bald nach der Reformation kamen einige wenige Leute aus Gewissensrücksichten in die neue Welt. Doch dieser anscheinend geringfügige Umstand mag vielleicht dereinst die Uebertragung des großen Weltreichs nach Amerika zur Folge haben. Wenigstens scheint mir dies leicht möglich; denn, wenn wir diese unstäten, lärmenden Gallier los werden können, so wird unser Volk, nach den genauesten Computationen, in einem Jahrhundert zahlreicher als England selbst sein. Sollte es aber dazu kommen, so würde es leicht sein, da wir alle Schifffahrtsvorräthe der Nation in unseren Händen haben, uns die Meeresherrschaft zu verschaffen, und die vereinigte Macht des gesammten Europas vermöchte uns nicht zu unterjochen."

Dies war der Ausspruch eines jungen einundzwanzigjährigen Schullehrers vor der Unabhängigkeits-Erklärung der Colonien. John Adams lebte lange genug, um ein Regierungssystem begründet zu sehen, welches bestimmt war, durch umfassende und weitgreifende Maßregeln, auf dem amerikanischen Festlande eine Nation von größerer Ausdehnung und höheren Triumphen der Civilisation geschaffen zu sehen, als selbst sein Scharfblick sich vorzustellen vermochte.

Sein Sohn, John Quincy Adams, sagte später von diesem Briefe: „Wäre der politische Theil desselben von dem Staatsminister einer europäischen Monarchie, am Schlusse eines langen in der Regierung von Nationen verbrachten Lebenslaufes geschrieben, so würde er der gesammten Weisheit eines Burleigh, Sully oder Oxenstierna gleich erachtet worden sein. In wenigen Zügen skizzirt er durch Abstraktion eine lange Reihenfolge prophetischer Geschichte, die Erfüllung welcher, genau seiner Prophezeiung angemessen, kaum ihren Anfang genommen, aber deren volle Ausführung den kommenden Zeitaltern vorbehalten bleibt."

Bald nach dem Vertrag mit den Kaskaskia Indianern, durch welche ein breiter, von der Mündung des Illinois-Flusses bis zum und an dem Ohio hinauf sich erstreckender Landstrich erworben wurde, begann Hr. Jefferson die zukünftige Größe der Nation einer tieferen Betrachtung zu würdigen, und dieser Vertrag, zusammen mit dem Ankauf Louisianas, ließen ihn sagen, er „würde nicht einen Zoll von dem Mississippi-Fluß einer anderen Nation überlassen." Und wieder einmal verkündete er mit prophetischem Geiste: „Wenn wir mit dem diesseitigen Ufer des Mississippi fertig sind, so laßt uns eine Reihe Staaten von der Quelle bis zur Mündung am westlichen Ufer anlegen, und so stets strichweise fortfahren, je nachdem wir an Bevölkerung zunehmen."

Außer dem Ankauf von Louisiana wurde Texas im Jahre 1845 annektirt. Neu Mexico, Californien und alle Territorien zwischen dem Mississippi und dem Stillen Ocean sind erst innerhalb des jetzigen Jahrhunderts hinzugekommen, und in unglaublich schneller Reihenfolge ist ein Staat nach dem andern in die Union getreten, und der Telegraph, die Eisenbahn, das Dampfboot, die Presse und das Schulhaus sind auf diesem großen Riesenmarsch mitgefolgt und haben die Stelle des Indianer Kriegspfades, des Wigwams, des Jagdgrundes und der Buffalo-Heimath eingenommen.

Wenden wir uns, wohin wir wollen, auf diesem großen, weiten Festlande, und wir werden diese Reichskette unter der allumfassenden Constitution sich immer mehr vervollständigen sehen. Climate jedes Charakters, Metalle aller Art und jeden Werthes, Flüsse von unendlicher Länge und alle Zonen der Erde verbindend, alles vereinigt sich, um die Größe und Glückseligkeit einer Nation zu begründen — eine Nation, die den Ausdruck der Weisheit aller Nationen bildet—ein Volk, das dem vermischten und wiedererneuerten Blute aller Völker entsprossen. Göttlicher Gedanke! Der erhabenste und großartigste unserer Zeit, welcher das Individuum mit frohem Muthe beseelt und die Zukunft mit glänzenden Hoffnungen ausmalt.

Im Anfang hatten wir nur 13 spärlich bevölkerte Colonien; jetzt haben wir 37 mächtige Staaten und 10 große Territorien, welche letztere in kürzester Zeit auch einverleibt werden. Die nachfolgende Statistik, welche zeigt, wie sich das große Reich des Westens nach und nach emporgeschwungen, wird von jedem Amerikanischen Bürger mit spannendem Interesse gelesen werden.

Neue Staaten und Territorien — wann aufgenommen. — Unter Präsident Washingtons Administration wurden die folgenden Staaten zugelassen: Vermont im Jahre 1791, Kentucky 1794, Tennessee 1796.

Unter der Administration von Präsident Jefferson kamen folgende neue Staaten und Territorien in den Bund: Ohio im Jahre 1802, Louisiana, durch Kauf, im Jahre 1804. Dieser Ankauf umfaßt ein für 50 neue Staaten hinlängliches Gebiet. Die Vereinigten Staaten erhielten dadurch die alleinige Herrschaft über den ganzen Mississippi, dessen Mündungen bis dahin in den Händen einer Fremdmacht gewesen. Territorial-Regierungen wurden eingeführt in Mississippi, Indiana und Louisiana.

Unter Präsident Madisons Administration kam zu der Union Indiana im Jahre 1816.

Während der Administration des Präsidenten Monroe traten in die Union: Mississippi im Jahre 1817, Illinois in 1818, Missouri in 1821, Maine in 1820; Florida wurde im Jahre 1821 angekauft.

Unter Präsident Jacksons Administration wurden die folgenden Staaten zugelassen: Michigan im Jahre 1837, Arkansas 1836.

Unter Präsident Polks Administration kamen folgende neue Staaten hinzu: Texas im Jahre 1845, Iowa 1845, Florida 1845, Wisconsin 1847; Californien, Neu Mexico und Utah wurden angekauft.

Unter der Administration der Präsidenten Taylor und Filmore wurde Californien als Staat im Jahre 1850 zugelassen und die folgenden neuen Territorien gebildet: Neu Mexico und Utah im Jahre 1850, Washington 1853.

Unter Präsident Pierces Administration wurde Arizona angekauft.

Unter Präsident Buchanans Administration wurden folgende Staaten zugelassen: Minnesota im Jahre 1857, Oregon 1859, Kansas 1861; das Territorium Dacotah wurde 1861 organisirt.

Unter Präsident Lincolns Administration wurden folgende Staaten zugelassen: West Virginia im Jahre 1862, Nevada 1864. Auch die folgenden Territorien wurden gebildet: Arizona im Jahre 1863, Idaho 1863, und Montana 1864.

Unter Präsident Johnsons Administration wurde das Territorium Wyoming im Jahre 1868 organisirt, und das nordwestliche Amerika oder Alaska durch Vertrag vom 28ten Mai 1867 angekauft.

Dieses ist der heutige Thatbestand der Amerikanischen Union, und dies mit einer im Jahre 1776 3,000,000 Seelen umfassenden, bis zum Jahre 1870 auf 42,000,000 gestiegenen Bevölkerung. Unser Handel wurde im Jahre 1791 auf $52,000,000 Einfuhr und auf $19,000,000 Ausfuhr geschätzt. Jetzt beläuft sich die Einfuhr unseres Landes an Handelswaaren auf $286,519,344 Goldwerth und unser Nationalreichthum wird auf $23,400,000,000, mit einem jährlichen Zuwachs von $921,700,000 angeschlagen.

Die hauptsächlichen landwirthschaftlichen Erzeugnisse werden auf $3,282,950,000 und unsere gesammten gewerblichen Hülfsquellen auf $5,223,000,000 geschätzt.

Wie erstaunlich ist der Fortschritt unseres Volkes und wir, die ehemaligen Colonien Großbrittaniens, nehmen gerade dadurch an Kraft und Größe zu, daß wir durch Verträge die Grenzlinien der anstoßenden Länder beseitigen, die neuen Regionen in der großen Federal-Familie aufgehn lassen, und dabei uns mit jeder neuen Erweiterung unseres Nationalbodens und seiner Macht immer inniger verschmelzen. Wenn wir nun von der Macht der jetzigen Amerikanischen Nation absehen und in die Zukunft blicken, müssen wir uns da nicht fragen, welches wird einst ihre bürgerliche Stellung, welches das gewerbliche Schicksal ihres Volkes sein? Welches die zukünftigen Würden und der Ruhm dieser Republik? Ueber welche Lande wird dereinst ihre Flagge wehen? Welchem Volke werden ihre Gesetze Schutz gewähren? Welche Siege wird sie dereinst in dem zukünftigen Weltreiche erringen? Alles dieses sind Fragen, die schon jetzt der reinsten Vaterlandsliebe der Amerikanischen Staatsmänner entstammen, und in allen Volksherzen erwächst der Gedanke eines transcendentalen, nationalen Geschicks der großen Weltrepublik.

Aber ehe wir uns diesem Theil der Besprechung zuwenden, laßt uns die rein industrielle Mission unseres Volkes, unseren zukünftigen Handel, die Mehrung des Wohlstandes und überhaupt das kommende große Arbeitsfeld im Allgemeinen betrachten. Denn diese Dinge sind eng mit der zukünftigen Weltmetropole verbunden.

Es ist bereits ersichtlich, daß die gewerbliche Mission unseres Volkes vorzugsweise continentaler Art sein wird; denn seit dem Landen der Pilger auf dem schmalen Atlantischen Küstenstreifen, und ihrer Laufbahn in dem Lande, welches de Tocqueville „ein unwirthliches Clima" nannte, hat eine stetige Bewegung des Amerikanischen Volkes von dem Atlantischen nach dem Stillen Oceane stattgefunden. Der Handel war die Triebfeder, welche zur Eroberung dieses Landes durch Verträge antrieb, welche ganze Flotillen von Böten auf unseren westlichen Gewässern in Bewegung setzte, die Schiffe um Cap Horn und nach der Küste des Stillen Meeres leitete, und hundert Tausende von Fuhrwerken über die großen Ebenen unseres Festlandes zog.

Diese Civil-Eroberung unseres eigenen Landes ist nahe daran, durch das Zusammentreffen der östlichen und westlichen Civilisations-Colonnen und durch das Näherrücken der nördlichen und südlichen Flanken, welche sich mit raschen Schritten dem Centrum nähern, vollendet zu werden. Aber wenn nun diese Civil-Eroberung vollendet, was bleibt dann dem unruhig vorwärtsdringenden, gleichsam heimathlosen Amerikaner noch zu thun übrig? Es ist ihnen unmöglich, innerhalb der Grenzlinien unserer großen Republik zu verbleiben, so lange noch andere Länder ihnen ein Feld für Abenteuer, Speculation und Geschicklichkeit bieten. Bei diesem Punkte müssen wir hinüber auf die höheren Ziele der gewerblichen Mission unseres Volkes blicken. Zu unserem Festlande gehören fünf schiffbare Wassersysteme: Erstens, das Atlantische Ocean-

System; zweitens, das Fluß-System; drittens, das Seen-System; viertens, das Golf-System; und fünftens, das Stille Ocean-System—das Canal-System ist nur ein untergeordnetes. Die Natur hat alle diese Systeme erzeugt.

Aber nach diesen kommt noch ein mächtigeres System der Verkehrs-Erleichterung —die Eisenbahnen, welche die Civilisation den Menschen gegeben. Dieses System ist wichtiger als Meer-, See- und Flußverbindungen und wird und muß in der Zukunft die höchsten Handels- und Gewerbe-Bestimmungen beherrschen und regeln; während das Meer-System dereinst das am wenisten benutzte für den Handelsverkehr des Menschen sein wird. Von den fünf, unserem Lande zugehörigen Schifffahrtssystemen ist das Flußsystem bei Weitem das werthvollste, und, in Verbindung mit dem Golf, bestimmt, einst unseren Fremdhandel zu controlliren. Diese beiden mit unserem Eisenbahnnetz verbunden, stellen die gewerbliche Mission unseres Volkes von jetzt an bis in die entfernteste Zukunft fest.

Die Civilisation kehrt schnell die Ordnung der Dinge um. Bei den wilden und halbwilden Nationen waren die Meere am besten geeignet für den Betrieb des Handels, das Land hingegen ein Hinderniß; aber die Civilisation dreht die Ordnung der Dinge um, und giebt dem Land den Vorzug und macht die Meere zu Hindernissen. Der Eisenbahnwagen wird die Stelle des Schiffes, das Land die des Meeres einnehmen, und der Handel wird sein höchstes Ziel in der continentalen Entwickelung finden; und nicht, wie bisher, jenseits der fernen Meere und auf den Inseln der See. Das Eisenbahnsystem des Festlandes wird bald im Handel die Regel, Schiffe hingegen die Ausnahme sein. Selbst die maritimen Nationen der Welt sehen ihr Schicksal in der kommenden Umwälzung der Ordnung der Dinge voraus und geben sich alle Mühe, den Einfluß der Meere über das Land und den der Schiffe über die Eisenbahnwagen zu erheben; daher ihre große Eile, Festland von Festland zu trennen, damit ihre Schiffe hindurch und mit der größten Schnelligkeit zu den entferntesten Weltgegenden gelangen können.

Aber ehe wir in der Betrachtung des Eisenbahnsystems, welches dereinst die Zukunftsindustrie der Welt beherrschen und reguliren soll, fortfahren, laßt uns zurückgehen und einen Blick dem gegenwärtigen Welthandel zuwenden, welchen die verschiedenen Nationen unter ihre Controlle zu bringen streben. Seit der Entdeckung Amerikas ist wohl kein Werk entstanden, dem so viel Wichtigkeit hinsichts des zukünftigen Welthandels beigemessen worden, als die Erbauung der Pacific-Eisenbahn; kein Mensch ist für die Wichtigkeit dieses Verkehrmittels erfolgreicher in die Schranken getreten, als der Ehrenwerthe Thomas H. Benton in seinen mannichfachen Reden, die er von Zeit zu Zeit zu Gunsten ihrer Erbauung gehalten. Aus einer derselben geben wir den folgenden Auszug, welcher gerade die Wichtigkeit dieser Bahn für den Welthandel berührt. Hört, was er sagt: „Ich will noch einen andern Vortheil berühren, welcher, obwohl nicht so mittelbar, doch nicht weniger in die Augen fallend und für Amerika, Europa und Asien von der größten Wichtigkeit ist; und der durch bloße Verlegung eines reichen Handelscanals bedeutenden Einfluß auf den Reichthum und die Macht von Nationen haben und eine Umgestaltung in den nationalen Seekriegen bewirken kann: ich meine den Ostindischen Handel, dessen ich bereits flüchtig erwähnt habe, und die Verlegung desselben von dem Wasser auf das Land, und der Wirkung dieser Veränderung in der Vernichtung der maritimen Herrschaft der Seemächte, indem das Festland, anstatt der Meere, zu den Schauplätzen des internationalen Handels erwählt werden würde. Kein Ereigniß in der Weltgeschichte hat einen größeren

Einfluß auf den relativen Wohlstand und die Macht der Völker ausgeübt, als gerade die Umgestaltungen, die seit fast dreitausend Jahren in den asiatischen Handelsstraßen stattgefunden haben. Während dieser Zeit sind Völker erstanden und wieder gefallen, je nachdem sie diesen Handel beherrscht oder verloren haben. Eine neue derartige Umgestaltung steht uns jetzt wieder bevor. Aber wenn nun das Festland zu einem Verkehrs-Erleichterungsmittel, das Meer dagegen zu einem Aufenthalt verursachenden sich gestaltet, so muß dies unbedingt einen besonderen Einfluß auf Europa und weitergreifend von Asien auf Amerika ausüben, welche letztere beide durch ein westliches Meer von einander geschieden sind, worüber keine europäische Macht dominiren kann. Ich beschränke mich lediglich auf den Amerikanischen Theil der Frage und nehme auf die Vergangenheit nur in so weit Bezug, um einen Einblick in die Zukunft zu gewinnen. Ich ziehe die früheren Asiatischen Handelscanäle — ihre Veränderungen und die Wirkungen dieser Veränderungen—in Betracht und folgere aus dem, was da war, — auf das, was sein könnte und von dem, was ist—auf das, was werden wird.

I. Der Phönizische Handelsweg. — Tyrus, die Königin unter den Städten, war sein erster Stapelplatz. Der Handel des Ostens concentrirte sich vor der Babylonischen Gefangenschaft der Juden, also mehr als 600 Jahre v. Ch., daselbst. Nebucadnezzar, der König von Babylon, eroberte Tyrus und ließ es schleifen. Aber er war kein Staatsmann, sondern nur ein Zerstörer, und unterließ es, ihr eine Rivalin zu schaffen, und die Fortdauer des Indischen Handels brachte die Königin der Städte wieder zu ihrer vorigen Größe und Wichtigkeit. Zum zweiten Male wurde sie von Alexander dem Großen erobert. Dieser war aber Staatsmann, der es ebenso gut verstand aufzubauen, als niederzureißen, und dem der Handel dazu diente, das große, durch sein Kriegsgenie eroberte Reich zu heben und zu bereichern. Er gründete auf Egyptens Küste eine Rival-Stadt, welche besser zum Handelsplatz geeignet war—und an Tyrus ging die Prophezeiung Hesekiels in Erfüllung: es wurde ein Ort, wo die Fischer ihre Netze trocknen.

II. Der Israelitische Handelsweg. — Zu Salomons und Davids Zeiten kam der Ostindische Handel in die Hände der Juden, welche denselben zu ihrem Hauptzweck machten und dadurch reich und mächtig wurden. Jerusalem rivalisirte mit Ninive und Babylon, und—Palmyra, bis dahin ein unbedeutender Platz, blos für den Transit-Verkehr und mitten in der Wüste, wurde der Sitz der Macht und des Reichthums orientalischer Pracht und der Mittelpunkt aller Künste und Wissenschaften. Doch die Juden verloren den Handel und Jerusalem wurde eine Wittwe in der Wüste, und Palmyra ein Versteck für Füchse und Araber.

III. Der Alexandrinische Handelsweg. — Diese Route wurde durch Alexander den Großen eröffnet. Ihr Weg führt vom Canal von Alexandrien zum Nil — und diesen Fluß hinauf nach Coptus — von dort durch die Wüste, auf Kameelen, bis zum Todten Meere—an demselben entlang bis zu den benachbarten Küsten von Afrika und Asien. Sie war so treffend gewählt, daß sie nicht verfehlen konnte, Alexandrien und Egypten zu Sitzen des Reichthums, der Macht, der Gelehrsamkeit, der Künste und Wissenschaften zu erheben; so daß diese Route während achtzehn hundert Jahren, von 300 v. Chr. bis zum Ende des 15ten Jahrhunderts n. Chr., als Handelsstraße beibehalten wurde, bis nach Entdeckung des Seewegs um das Cap der Guten Hoffnung durch die Portugiesen der Egyptische Handelsweg in Verfall kam und der Alexandrinische Glanz auf Lissabon überging. Doch geschah dies nicht, ohne auf großen Widerstand zu stoßen. Soliman der Prächtige, der Zeit

Sultan des Türkischen Reichs, ließ sich, wegen der Herrschaft über die Handelsstraßen mit den Portugiesen in einen Kampf ein und führte lange und blutige Kriege, damit der Handelsweg um das Cap der Guten Hoffnung aufhöre, worin er von den Venezianern, die in der Egyptischen Route ebenfalls interessirt waren, unterstützt wurde. Durch diese Verbindung von Sarazenen mit Christen gegen Christen, sah sich — nach Abbé Raynal, und noch mehr bekräftigt durch den Geschichtsphilosophen Robertson— die Christenheit mit der schmählichsten, erniedrigendsten Knechtschaft, von der je civilisirte Völker betroffen wurden, bedroht. Dieses Unglück wurde jedoch von der Christenheit durch die Tapferkeit der Portugiesen und durch das Genie ihres berühmten Anführers Albuquerque abgewendet. Es beweist gerade aber dieser Widerstand, welchen Werth alle Nationen auf den Besitz dieses Handels legten, und die veränderten Zustände Alexandriens und Lissabons — Egyptens und Portugals — nach Ueberwindung der Türken und Venezianer zeigen, daß diese Schätzung nicht übertrieben war.

IV. Der Constantinopolitanische Handelsweg. — Diese Route wurde zur Zeit des Griechischen Reiches angebahnt und durch die 200 Jahre langen Kreuzzüge, wozu der gebildetere Theil der Kreuzfahrer viel beitrug, noch mehr ausgedehnt. Denn, während die religiöse Schwärmerei auf die Massen einwirkte, war doch die Ausdehnung des Handels mit Indien die systematische, ausdauernde und erfolgreiche Politik aller besser unterrichteten Geister, welche dieser Schwärmerei eine solche Richtung zu geben verstanden, daß dadurch der Handel, von dessen Besitz die Völkerherrschaft abhing, gefördert und gehoben wurde. Diese Handelsstraße wurde vollständig gegründet und damit begann die lange und mühselige Ueberfahrt über das Schwarze Meer zur Mündung des Phases; diesen Fluß hinauf, mit einem fünftägigen Land-Transport zum Cyrus; diesen Fluß hinunter bis zu seiner Mündung in's Caspische Meer; über dasselbe bis zur Mündung des Oxus; dann diesen Fluß 900 Meilen hinauf bis gen Samarkand, dem einstigen Alexandrien, der Endpunkt von Alexanders nordöstlichem Eroberungszuge; und auf diese lange Reise folgte der 90 Tage dauernde Transport auf Bactrischen Kameelen bis zu der Grenze des Chinesischen Reiches. Dies giebt uns ein Bild von diesem langen Handelswege. Dennoch war es dieser Weg, auf welchem—so beschwerlich und gefährlich er immerhin sein mochte — Europa mehrere Jahrhunderte hindurch mit Ostindischen Waaren versorgt wurde. Die erzielten Handelsvortheile waren so groß, daß sie sich von dem Stapelplatze Constantinopels aus weiterhin nach Italien, ja, selbst nach Brügge und Antwerpen hin erstreckten. Durch diese Straße kamen die Genueser zu ihrer Handelsblüthe und erlangten stehende, mit den reichsten Privilegien ausgestattete Handels-Etablissements in Constantinopel (in der Vorstadt Pera), auch in der damals von Wohlhabenheit strotzenden, seitdem verarmten, und nicht längst zum Schauplatz eines blutigen Krieges erkorenen Krim, dessen Folgen als glückliche zu erachten sein würden, wenn sie die Krim zu dem wiederhergestellt hätten, was es war, als Caffa so berühmt war wie Sebastopel jetzt ist, berühmt durch den Strom des Handels, anstatt durch Ströme von Blut. Auch diesem Constantinopolitanischen Handelswege versetzte die neuentdeckte Handelsstraße um das Cap der Guten Hoffnung den Todesstoß, gleichwie der alten Handelsstraße über Alexandrien.

V. Der Handelsweg über's Meer. — Dieses ist seit dem Ende des 15ten Jahrhunderts die Verkehrsstraße für den Ostindischen Handel gewesen, und würde es für immer geblieben sein, wenn nicht ein Wunder geschehen, wodurch das Land ein Erleichterungsmittel, das Meer aber ein Hemmniß für den Handel geworden

wäre. Alle Völker, welche Land genug zu weitläufigen Verbindungen besitzen, müssen jetzt den Dampfwagen acceptiren. Warum sollten sie ferner auch mit Schiffen um die Meerherrschaft streiten, da Schiffe und Meer bald bei Seite gesetzt sein werden? Betrachten wir z. B. den Fall mit Rußland. Es hat 150 Jahre gebraucht, um eine Kriegsmarine, herzustellen, die sich vom ersten Tage ihrer Thätigkeit an als nutzlos erwiesen—ja, nicht allein als nutzlos, sondern als eine Last und Schwäche, indem sie uneinnehmbarer Festungen und Häfen, großer Heere und mörderischer Schlachten zu ihrem Schutze und ihrer Sicherheit bedarf, damit der Feind sich der Flotte nicht bemächtige, und, so verstärkt, sich gegen seine eigenen Erbauer kehre. Warum noch ferner Schiffe bauen, wenn wir auf dem Lande ohne Gefahr unsern Handel nach jedem Punkte Europas und durch die Behrings-Straße auch nach Amerika betreiben, und so die Flotten unnöthig und unschädlich machen können. Doch ich will mich auf unser eigenes Land und unsern eigenen Handel beschränken. Der Weg nach Indien liegt westwärts, zur Hälfte in unserm eigenen Lande, der Rest aber führt über ein gefahrloses Meer, daß unsere Küste bespült, von Europa jedoch durch den ganzen Durchmesser der Erde getrennt ist. Ist's denn nicht möglich, über diesen unangenehmen Gegenstand häuslichen Zwistes hinwegzukommen und uns auf dem Wege, der uns zur höchsten Blüthe unter den Völkern führen wird, an die Arbeit zu machen und uns zum Besitz des reichsten Kleinods in dem Diadem des Handels zu erheben. Können wir den Streit nicht fallen lassen und lieber nach dem hohen Preise greifen, welcher in den herrlichsten Farben vor unsern Augen schimmert. Baut diese Bahn! und dadurch macht ihr Amerika zur Durchgangsroute des Orientalischen Handels—reduzirt die Routen um das Cap der Guten Hoffnung und um das Cap Horn zu dem, was Tyrus wurde, als Alexandrien gegründet, und was Alexandrien wurde, als der Weg um das Cap der Guten Hoffnung entdeckt ward. Lasset durch einen Transitverkehr auf dieser Route Europa uns unterwürfig und tributpflichtig machen und die Flotten abschaffen, welche wir zum Zwecke der Beschützung des Seehandels unterhalten.

Die Eisenbahn ist fertig und, was zu Bentons Zeit eine unabsehbare wilde Landesfläche vom Mississippi bis zum Stillen Meere war, ist nun in Staaten und wohlbevölkerte Territorien mit schnell aufblühenden reichen Städten verwandelt. Doch diese Bahn ist nicht die wundervolle Transitroute des Handels entfernter Nationen geworden, wie früher geglaubt wurde, und wird es auch niemals werden. Denn jeder weitere Fuß, um welchen die Eisenbahn sich verlängert, besiegelt mehr und mehr die continentale Bestimmung des Amerikanischen Volkes, sich in seinem eigenen Lande zu entwickeln und zu erweitern, und, da der Geschäftsverkehr auf dieser Bahn ganz von den Local-Interessen der Bewohner an beiden Endpunkten und längs der ganzen Linie in Anspruch genommen und somit der Gedanke einer Umwälzung des Handels verfehlt ist, so hat sich der abenteuerliche Unternehmungsgeist wieder zum Meere gewandt und sucht sich neue Canäle durch die Landengen von Suez und Darien zu öffnen, um, vermöge dieser Hauptverkehrstraßen, den Welthandel womöglich wieder zu beherrschen. Aber auch da steht Amerika wieder im Vortheil, was Clima, Meere und Entfernung betrifft, wie aus dem folgenden Zeugniß des Hrn. Rourse von der Vereinigten Staaten Flotte in seinem Pamphlet „über den Seecanal von Suez" zur Genüge hervorgeht. Darin heißt es: „Während Suez der Mittelpunkt der alten Welt ist, ist Darien der Mittelpunkt sowohl der großen Land- als Meeres-Verbindungen (des Atlantischen und Stillen Oceans) der ganzen Erde. Diesen Umstand haben wir uns wohl zu vergegenwärtigen.

„Alle großen Handelsmeere der Welt liegen tiefer als der Golf von Mexico. Ein Schiff, vom Golf von Mexico nach Europa bestimmt, sucht den Golf-Strom zu erreichen und wird von demselben, wenigstens zu einem Theil des Weges, achtzig bis hundert Meilen per Tag gefördert. Selbst wenn sein Bestimmungsort Rio, Indien oder Californien wäre, würde es bis nördlich von den Bermuda-Inseln denselben Weg nehmen.

„Und wenn nun wirklich eine Handelsstraße durch den Isthmus hergestellt wird, so liegen dennoch China, Indien, Neu-Holland und alle Inseln des Stillen Meeres thalabwärts von dem Golf. In dem Falle müßte Europa auf der großen Handelsstraße an unseren Thüren vorbei passiren, um zu den Märkten sowohl Ost- als West-Indiens zu gelangen. Dieser herrliche Mesopotamische See ist auserkoren, den Höhepunkt der Schifffahrt zu bekunden und das große Emporium des ganzen Welthandels zu werden. Unsere Ströme ergießen sich darin und befördern auf ihren Rücken die an ihren Ufern erzeugten Handelsartikel. Angekommen in dem großen Meeresbusen, gelangen die Schiffe in die Meeresströmungen und die Winde des Himmels, welche sie, dem Naturgesetz folgend, stromabwärts zu den großen Marktplätzen der Welt treiben."

Vergleichung des Isthmus von Suez mit dem von Darien.

Ehe wir nun unsere Reise nach Suez antreten, lasset uns den einen Isthmus an die Seite des anderen setzen und beide mit einander vergleichen. Wer jemals einen Blick auf die Karten dieser großen Continente wirft, kann nicht umhin, einige auffallende Eigenthümlichkeiten wahrzunehmen, welche beiden gemein sind. Eine derselben ist die Peninsular-Form mit einer südlichen Richtung, sei es als Masse, wie Afrika und Süd-Amerika, oder als getrennte Halbinseln, wie im südlichen Asien und Europa. Eine zweite Eigenthümlichkeit ist das Vorhandensein von Inselgruppen rechts von der Südgrenze beider Continente, als da sind, die Westindische und die Falklands Inselgruppe, südöstlich von Amerika und von Austkalasien und südöstlich von den verschiedenen Halb-Inseln, in welche Asien zerstückelt ist. Eine dritte, ebenso bemerkenswerthe, beiden gleiche Beschaffenheit, ist der schmale Landstreifen in beiden Hemisphären, der die Landmassen verbindet und die großen Meere trennt. Auf der östlichen Hemisphäre wird die Landmasse Europas und Asiens durch einen, auf weniger als 100 Meilen breiten Landrücken mit Afrika verbunden. Auf der westlichen Hemisphäre hat der Amerikanische Isthmus — der in seiner vollen Ausdehnung von Tehuantepec bis zum Atrato-Fluß ungefähr 1400 Meilen beträgt — an einem Punkte eine noch geringere Breite als der von Suez. Im eigentlichen Darien ist er kaum 30 Meilen breit. Hierbei mag noch von einem weiteren interessanten Punkte der Weltkarte Notiz genommen werden, nämlich, daß die Landenge von Suez der Verbindungspunkt nur der alten Welttheile von Asien, Europa und Afrika ist, während die Amerikanische Landenge den Mittelpunkt nicht nur der Festländer, sondern auch der Meere bildet. Ein Blick genügt, um sich von den Vorzügen des Isthmus von Darien für den Handel zu überzeugen.

Der eigentliche Hauptpunkt des Unterschiedes zwischen dem Amerikanischen und Afrikanischen Isthmus, insofern es auf die Eröffnung einer Wasser-Communication über jeden derselben ankommt, liegt in ihrer einander entgegengesetzten geologischen Bildung. Suez ist eine trockene, sandige, längliche Niederung, von welcher mehr als die Hälfte mit dem Wasserspiegel des Rothen und Mittelländischen Meeres gleich ist, oder sogar tiefer liegt. Der Amerikanische Isthmus bildet einen auffallenden Con-

kraft dagegen, denn derselbe besteht aus einer Felsenkette der großen Cordilleren. Die Abdachung gegen den Stillen Ocean ist an den meisten Orten eine nur sehr geringe. Der Durchstechung des Isthmus von Suez standen Triebsand und Bodenerhöhungen von kaum höher als 50 Fuß entgegen. Bei Durchstechung von Central-Amerika stoßen wir in Honduros auf Bodenerhöhungen von wenigstens 2,900 Fuß, oder in Panama, auf der Linie, auf der bis jetzt mit einiger Genauigkeit das niedrigste Niveau aufgefunden, auf Erhöhungen von 270 bis 450 Fuß. Die Höhenzüge der Panama Eisenbahn sind 287 Fuß über dem gewöhnlichen Wasserspiegel des Atlantischen Oceans.

Ebenso verschiedenartig sind die beiden Landengen vom historischen Standpunkte aus betrachtet. Suez war Zeuge vieler Heerzüge und des regen Handels der Städte, welche jetzt unter dem Sande begraben liegen. Der schmale Rücken des Isthmus von Darien kann kaum eine geschichtliche Denkwürdigkeit aufweisen. Hr. de Lesseps, der Ingenieur des Suez-Canals, bemerkt: „Wir können uns kaum in die Geschichte versenken, ohne auf Suez zu stoßen. Die Bibel erwähnt seiner in den frühesten Aufzeichnungen. Abraham, Isaac und Jacob und die Patriarchen überschritten diese Stelle; Moses wurde hier aus einem durch dasselbe strömenden Nebenfluß des Nils gerettet; Ethan, der dritte Lagerplatz des von der Sclaverei erlösten Volkes, hat seinen Namen bis auf den heutigen Tag bewahrt; Pihahiroth, einer ihrer Lagerplätze, und auf Hebräisch das Schilfmeer genannt, trägt noch jetzt diese Bezeichnung unter den Arabern in dem Landstrich nahe dem See Timsah. Die Tradition weist auf dieselbe Stelle als den Ruheplatz der heiligen Familie auf ihrer Flucht vor Herodes nach Egypten. Die Perser kämpften auf der Ebene von Pelusium, nahe dem heutigen Port Said. Alexanders Truppen überflutheten den Isthmus; Cäsar landete auf dieser Küste und Pompejus fand hier seinen Tod durch Meuchelmord."

Solchem Geschichtsregister gegenüber hat Amerikas Landenge bis jetzt wenig aufzuweisen. Wenig ist von den Racen bekannt, die sie vor der Spanischen Besitznahme bevölkerten, und fast ebenso wenig seit jener Zeit, es sei denn der heldenmüthige Uebergang Balboas, die mörderischen Raubzüge der Buccaneere, und der Colonisations-Kampf durch solch' edle Männer wie Paterson und Campbell. Doch vermag nicht gerade dieser Isthmus, wenn dereinst zur Heerstraße der Völker geworden, die beste Entschädigung für die Vergangenheit durch seine Mitwirkung in der Beförderung des friedlichen Verkehrs, der Civilisation und der Ausbreitung des Christenthums unter den benachbarten Staaten und im Osten zu bieten? Gewiß ist ein, beiden Landengen gemeinsamer Punkt vorhanden, der die Zukunft jeder Hemisphäre lebhaft berührt und in der Erschließung eines Weltverkehrs über beide sich kundgiebt. Auch sind einige natürliche Anzeichen vorhanden, daß jede dieser beiden Landengen ein solches Resultat zulassen wird. Ja, ihre geringe Breite fordert dazu auf.

Die großen Interessen der Civilisation verlangen zweifelsohne solchen ungehinderten und leichten Weltverkehr. Denn, wenn wir sagen, daß die schmalen Landstriche zwei Ländermassen v e r b i n d e n, so gebrauchen wir einfach eine allgemeine Redensart, die ein physisches und geologisches Factum ausdrückt. Im Handelssinne ist aber das Gegentheil die Wahrheit. Sie halten die Menschen auseinander. Sie setzen dem Welthandel und der weiten Verbreitung der die Civilisation begleitenden Segnungen nur eine Schranke.

Der Isthmus von Panama, über welchen jetzt die Panama Eisenbahn geht, beweist durch den regen Geschäftstrieb von beiden Seiten des Meeres und vom fernen

Neu-Seeland und Australien, was er sein und wie viel besser er auf das Menschengeschlecht einwirken wird, wenn eine noch bequemere Wasserstraße eröffnet ist.

Die hunderttägige Reise um das stürmische Cap wird nicht eher aufhören, bis der Suez-Canal in den Zustand gesetzt ist, auch schwer beladenen Schiffen den Durchgang zu gestatten. Denn, wie gern auch der Reisende die größeren Kosten einer kürzeren Ueberland-Route mit der Eisenbahn von Alexandrien bis zum Rothen Meer bestreitet, die Handelsfrachten können weder diese noch die viel größeren Nachtheile der Umschiffung ertragen. Der Hauptbestandtheil der Schiffsfrachten wird fortfahren, den vor 400 Jahren entdeckten Weg zu nehmen und auf die völlige Vollendung eines wirklich Asien, Afrika und Europa verbindenden Seecanales warten. Die folgende Vergleichung der Entfernungen zeigt die Distanz-Ersparungen.

Tabellen, welche die Ersparniß in der Entfernung zeigen, oder Vergleichung der Routen (A) durch den Suez-Canal mit der Route um das Cap der Guten Hoffnung, (B) durch den Canal von Darien mit der Route um das Cap Horn.

Die Entfernungen sind in den meisten Fällen einer Tabelle des Navigations-Bureaus des See-Departements, der Berghaus'schen Seekarte, oder den Tabellen der „Stillen Meeres Postdampfer-Gesellschaft" entnommen.

A — Tabelle, die Ersparniß in der Entfernung für den Handelsverkehr zeigend, welcher den Suez-Canal passirt und nach Bombay, einem Centralpunkt des Indischen Oceans, geht.

Häfen.	Entfernung in Seemeilen.		Ersparniß in Seemeilen. Eine Seemeile ist 3 45–100 Englische Meilen.	Die Entfernung von Liverpool nach Bombay nach dem Maaßstab von 100 Meilen berechnet.	
	Cap der Guten-Hoffn's	Durch den Canal.		Cap der Guten-Hoffn's	Durch den Suez-Canal.
St. Petersburg	6,550	3,700	2,850	111	62½
Amsterdam	5,950	3,100	2,850	100	52
Liverpool	5,900	3,050	2,850	100	52
London	5,950	3,100	2,850	100	52
Cadix	5,200	2,224	2,976	88	37½
Lissabon	5,350	2,500	2,850	90	42
Havre	5,800	2,824	2,976	98	48
Marseilles	5,650	2,374	3,276	95	40
Triest	5,960	2,340	3,620	100	39½
Constantinopel	6,100	1,800	4,300	103	30½
New York	6,200	3,761	2,439	104	63
New Orleans	6,450	3,724	2,720	109	63

(a) Die Ersparniß zwischen London und den Hafenplätzen an der Ostküste Asiens kann auf ungefähr 4,800 Meilen, und die Ersparniß von London bis Melbourne, in Australien, auf ungefähr 3,000 Meilen veranschlagt werden.

(b) Lesseps schätzte in seinem ursprünglichen Entwurf die Ersparniß zwischen Osten und Westen auf durchschnittlich 3,000 Seemeilen.

(c) Im Jahre 1801 gaben die Französischen Ingenieure die Ersparniß in der Entfernung auf ein Drittel, an Zeit auf ein Fünftel von Frankreich nach Indien an.

(d) Die Ersparniß zwischen England und Indien kann auf 49 Prozent, zwischen Frankreich, Süd-Rußland, Italien, Griechenland und der Türkei auf 52 Prozent geschätzt werden.

B — Ersparniß an Entfernung für den Handel durch Benutzung des Canals von Darien.

Häfen.	Entfernung.		Ersparniß.
	Um das Cap Horn.	Durch d. Canal v. Darien	
New York nach Valparaiso	8,720	4,800	3,920
Liverpool nach Valparaiso	9,100	7,500	1,600
New York nach Callao	10,020	3,550	6,470
Liverpool nach Callao	10,400	6,200	4,200
New York nach Honolulu	13,530	6,850	6,280
Liverpool nach Honolulu	13,780	9,500	4,280
New York nach San Francisco	13,610	5,310	8,300
Liverpool nach San Francisco	13,665	7,960	5,705
New York nach Jeddo	16,700	10,200	6,500
New York nach Shanghai	14,500	11,100	3,400
New York nach Hong Kong	17,420	11,850	5,570
Um das Cap der Guten Hoffnung	14,015		
New York nach Melbourne	12,720	10,400	2,320
Liverpool nach Melbourne	13,350	12,600	750
New York nach Sydney	12,870	9,950	2,920
Liverpool nach Sydney	12,850	12,400	450
Havre nach San Francisco	13,640	7,900	5,740

Diese Zusammenstellungen, die am Besten durch Betrachtung eines Globus, der Weltkarte, oder durch Mercators Erdkarte zu verstehen sind, werden für's Erste als Anhaltspunkte genügen, um das Interesse zu zeigen, welches die tüchtigsten Köpfe Jahrelang an der Lösung dieses Problems, nehmlich der Canalisirung beider Landengen, genommen haben. Unter ihnen steht der verstorbene Henry Wheaton, im Jahre 1845 Gesandter der Vereinigten Staaten am Berliner Hofe, obenan. Neben seinen offiziellen Pflichten fand er Zeit, dem Studium dieses Gegenstandes mit ganzer Seele sich zu widmen. Er sandte unserm Staatssecretär eine ausführliche Ausarbeitung, in welcher er mit großer Umsicht und Gründlichkeit die Canalisirung der beiden Landengen auseinandersetzte und die davon zu erwartenden Resultate entwickelte. Dies geschah noch vor Gründung der Staaten am Stillen Meere. (Siehe Lawrences Erklärungen zu Wheatons International-Gesetz und Ex. Doc. des 29ten Congresses, 21ste Sitzung.)

Die weiter folgenden Tabellen, in deren Besitz wir durch die Gefälligkeit des Hrn. F. A. Walker, Chef des Statistischen Bureaus des Vereinigten Staaten Schatzamts-Departements, kamen, werden hier am Platze sein.

(Eine damit übereinstimmende Tabelle, welche von den Freunden des Suez-Canal-Projektes zusammengestellt ist, sucht einen jährlichen Tonnengehalt von 6,000,000 gleich vom Anfang der Schiffahrtseröffnung, mit einer stets wachsenden Zunahme, nachzuweisen.)

Folgende Tabelle, welche den Staatsberichten von 1867 entnommen ist, zeigt den Handel von England nach Geldwerth und Tonnengehalt, welcher den Canal von Darien passiren würde, wenn derselbe bereits fertig wäre.

Länder, mit welchen in Handelsverbindung.	Einfuhr und Ausfuhr.	Tonnengehalt.
Das halbe Mexiko	$ 3,014,005	22,401
Das halbe Central-Amerika	2,642,650	7,652
Das halbe Neu-Granada	8,613,995	11,019
Chili	35,004,090	220,771
Peru	25,926,110	209,401
Ecuador	775,715	2,725
China	85,975,900	197,288
Java	6,812,765	30,703
Singapore	17,813,505	123,436
Australien und Neu-Seeland	67,475,780	264,815
Inseln des Stillen Meeres	236,730	2,762
Californien	14,239,970	127,086
	$268,531,115	1,219,762
Werth der Schiffe, à $50 per Tonne	60,988,100	
Totalwerth	$329,519,215	

Folgende Tabelle, welche den Staatsberichten von 1865 entnommen ist, zeigt den Handel von Frankreich nach Geldwerth und Tonnengehalt, welcher den Canal von Darien passiren würde, wenn derselbe bereits fertig wäre.

Länder, mit welchen in Handelsverbindung.	Einfuhr und Ausfuhr.	Tonnengehalt.
Das halbe Mexiko	$ 7,641,470	34,672
Das halbe Central-Amerika	2,612,162	10,721
Das halbe Neu-Granada	1,905,260	6,703
Chili	10,994,595	25,263
Peru	11,870,240	49,201
Ecuador	556,923	2,283
China	13,618,446	18,863
Java	860,227	3,749
Singapore	....	....
Australien	908,933	5,217
Inseln des Stillen Meeres	....	....
Californien	1,607,929	8,587
Werth der Schiffsladungen	$52,576,185	165,259
Werth der Schiffe, à $50 per Tonne	8,262,950	
Gesammtwerth	$60,839,135	

Folgende Tabelle zeigt den amerikanischen Handel, welcher den Canal von Darien passiren würde.

Länder, mit welchen in Handelsverbindung.	Einfuhr und Ausfuhr.	Tonnengehalt.
Holländisch-Ost-Indien	$ 2,080,031	13,283
Britisches Australien und Neu-Seeland	809,037	44,624
Britisches Ost-Indien	9,432,214	107,977
Das halbe Mexiko	5,999,967	72,930
Das halbe Central-Amerika	2,109,778	41,520
Chili	3,272,467	49,078
Peru	3,059,755	78,429
Sandwich-Inseln	2,083,484	56,603
China	25,584,853	107,884
Das halbe Neu-Granada	5,186,025	308,220
Werth der Schiffsladungen	$69,617,611	880,548
Werth der Schiffe, à $50 per Tonne	44,027,400	
Gesammtwerth der Schiffe und Ladungen	$103,645,011	

Diese kurze Vergleichung der beiden Landengen wird für's Erste genügen. Die Tabellen sind in der Absicht aufgestellt, um dadurch ein größeres Interesse für die beabsichtigte Vermessung unseres eigenen Darien-Canals zu erwecken. Seine Wichtigkeit kann schwerlich genug gewürdigt, und die Betheiligung daran, sowie die Anstrengung zu seiner Ausführung dürften durch die nachfolgenden Vergleichungen noch mehr gesteigert werden.

Denn wir müssen beständig im Auge behalten, daß die Endpunkte der beiden großen Durchfuhrrouten der beiden Hemisphären zugleich die Strahlpunkte der großen Fahrgeleise des Welthandels sind, nämlich: (1) Vom Persischen Meer oder Suez östlich nach Bombay, Calcutta und Australien, und vom Port Said westlich nach allen Theilen von Europa, Nord- und Süd-Amerika; von Darien östlich nach Europa, und westlich nach Asien, der Westküste von Süd-Amerika und Australien.

Wir wenden uns jetzt von diesen Vergleichungen der Amerikanischen Route, welche, noch unvermessen, bereits den Geist der Forschung und der Vermessungskunst herausfordert, zu dem Bericht der jetzt vollendeten Route des Ostens, und sagen abermals: „Möge der Suez-Canal unseren eigenen in's Leben rufen."

Daß auch die Engländer anfangen den wahren Thatbestand zu begreifen, können wir aus einem Artikel über den Suez-Canal in einer neueren Nummer des "Once-a-week" ersehen, dem wir folgende Stellen entnehmen:

„Daß der Suez-Canal in der Handelswelt eine Umwälzung hervorbringen wird, steht fest; den Umfang dieser Revolution festzustellen, bleibt jedoch der späteren Zeit überlassen."

„Ist nicht, durch diesen directen Durchweg nach Osten, alle Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß die Häfen Nord-Afrikas und Süd-Europas sich zu den größten Stapelplätzen der Zukunft emporschwingen werden? Der Weg ist jetzt von Nord-Amerika bis Hindostan offen, und mit Ausnahme des Umwegs durch das Rothe Meer, eine gerade Straße. Das Mittelländische Meer liegt genau auf der Linie zwischen dem Osten und Westen, und verbindet, so zu sagen, beide. Welche beneidenswerthe Lage! Auf der einen Seite das junge, blühende, thätige Amerika, auf der andern das überschwänglich reiche Indien, und das Glied dazwischen, das Meer, dessen Küstenländer mit den besten Häfen versehen, fast durchweg Niederungen mit gutem, höchst ertragfähigen Boden sind. Jetzt ist es an der Zeit, daß Triest und Marseilles sich rühren. Die goldene Gelegenheit bietet sich uns dar und wer zuerst zugreift, wird die besten Vortheile erreichen. Wer vermag zu sagen, wo die hervorragendste Handelsstadt, das London der Zukunft, erstehen wird? Wäre es nicht sonderbar, wenn gegen alle modernen Prophezeiungen es nicht in Nord-Amerika, sondern in einem der ältesten Theile der alten Welt erstehen würde. Die alte Welt ist viel größer als die neue, ebenso reich, wenn nicht reicher an Mineralien, und enthält ein größeres Flächengebiet fruchtbaren, reichen Bodens. Hiernach würde es nicht überraschen, wenn die Handelsherrschaft, die der Reihe nach Tyrus, Rom und Venedig verlassen, auch London fliehen würde — um sich — nicht in New York, sondern an irgend einer Küste des Alterthums am Mittelmeere niederzulassen. Sollte dies wirklich geschehen, (natürlich ist das bis jetzt blos eine Idee, deren Möglich- oder Unmöglichkeit nur durch ihre endliche Verwirklichung entschieden werden kann), so ist zweifelsohne dem Suez-Canal die große, wenn nicht die alleinige Ursache zuzuschreiben, die Regeneration des Alterthums verwirklicht zu haben."

„Möge sich England hinsichts des wahrscheinlichen Einflusses des Suez-Canals nicht täuschen. Gerade ihr vor allen Nationen der Erde liegt es ob, selbst für Ereignisse auf der Hut zu sein, die zu ihrer vollen Entwickelung Jahrhunderte erfordern werden; denn seine höchsten Interessen stehen auf dem Spiel. Es ist jetzt auf dem höchsten Gipfel des Ruhmes angelangt, und wird von reichen Besitzungen, den blühendsten Colonien und dem umfangreichsten Welthandel gestützt.

„Man kann in der That sagen, daß diese Größe Englands durch die Entdeckung des Cap-Weges nach Indien begründet worden. Dieses Ereigniß entwickelte die Energie der Völker des westlichen Europas und äußerte seine Wirkung in dem schnellen Aufblühen Spaniens, dann Portugals, später Hollands und zuletzt Englands. Alle diese Nationen besitzen eine ausgedehnte, dem Atlantischen Meere offene Küste und empfingen daher die Segnungen des neu entdeckten Weges. Durch diese Entdeckung wurde das Mittelmeer zu einem verhältnißmäßig kleinen, von der übrigen Welt ausgeschlossenen Inlandsee; England wurde reich, während Ost-Spanien, Italien und Griechenland verarmten—einfach, weil das erstere durch die Cap-Route Ost-Indien und China näher gebracht wurde. Dies ist eine unumstößliche Thatsache, und die Folgerung ist ebenso untrüglich. Die Cap-Route ist schon theilweise und wird in wenigen Jahren für die Verbindung mit dem Osten völlig nutzlos werden, da der Weg über Suez der nähere und sicherere ist. Unser Handel mit dem Osten wird sicherlich abnehmen, während der Süd-Europas sich mehrt. Dies würde selbst der Fall sein, wenn wir im Stande wären, uns den Handel mit Indien zu erhalten; aber wie könnten wir hoffen, Zugang und Einfluß zu 300 Millionen Ausländern zu erlangen, wenn wir unseren Nimbus in der Welt verlieren.

„Was den östlichen Handel betrifft, so wird eine energische Betriebsamkeit der Mittelmeer-Staaten sicherlich Englands Handel großen Schaden thun, oder, mit kurzen Worten, das Heil des Mittelländischen Meeres ist das Unglück Englands. Hier werden Einige sagen, daß wir immer noch den Amerikanischen Handel in den Händen haben, und daß die Hülfsquellen und der Reichthum Amerikas sich mit dem Osten wohl messen können. Zugegeben! aber die Beibehaltung eines halben Besitzes ist keine Entschädigung für den Verlust der anderen Hälfte. Laßt uns jedoch Trost schöpfen aus der philosophischen Betrachtung, daß es besser ist die Hälfte eines guten Dinges zu besitzen, als gar nichts, und in diesem Sinne für das verbleibende Gut dankbar sein. Amerika ist jetzt unsere einzige Hülfsquelle, sie ist der Freund, der uns vom gänzlichen Bankerott und völligen Verderben rettet.

„Wenn der Suez-Canal bereits vor hundert oder mehr Jahren vollendet gewesen wäre, noch ehe die Hülfsquellen der Neuen Welt erkannt und gewürdigt waren, so würde hinlänglich Grund für die Wahrscheinlichkeit vorliegen, daß unser Land zu einer respectablen Unbedeutendheit herabgesunken, auch der Fortschritt Amerikas in Civilisation und Gedeihen weniger rasch als unter den obwaltenden Umständen von Statten gegangen wäre. Der Lauf der Ereignisse wäre ein so verschiedenartiger, und die darin verwickelten Interessen so riesenhafter Art gewesen, daß der bloße Gedanke daran mit Staunen erfüllt. Ganze Länder, ja, Welttheile würden wesentlich davon betroffen worden sein, und nicht, wie so Viele irrthümlich meinen, nur eine Englische Colonie am Cap der Guten Hoffnung allein. Wir, Engländer, haben in der That Grund dankbar zu sein, daß die Beseitigung der Schranke zwischen den Europäischen und Asiatischen Meeren so lange verschoben worden ist, bis sich Amerika mit seinen

Produkten so allgemein entwickelt hat. Wir klammern uns an Amerika mit der letzten Hoffnung eines Ertrinkenden an.

„Dieses stellt eine traurige Zukunft für unser Land in Aussicht; aber wir werden derselben nicht entgehen können, wenn England nicht seine thörichte Apathie, welche es während der letzten drei oder vier Jahre gegen alle Zustände des Auslandes an den Tag gelegt hat, ablegt. Es darf nicht dabei stehen bleiben, sein ganzes Interesse seiner Inselheimath zuzukehren, so lange es noch darnach strebt ein Weltstaat heißen zu wollen. Es darf nicht aus Selbstsucht seinen Colonien die Unterstützung versagen, welche zur Zeit ihrer bedürfen, woraus England aber in Zukunft Kraft und Macht schöpft. Es darf weder Frankreich noch irgend einer anderen Macht gestatten, sich jemals wieder des großartigsten Unternehmens der Zeit zu bemächtigen. Im Gegentheil muß es stets kühn und furchtlos in allen Welttheilen jede Beleidigung sofort rächen, und bei jedem großen Werke vorangehen. In dem einen großen Werke ist ihm Frankreich zuvorgekommen. Möge England daraus eine Lehre ziehen und die dasselbe bedrohenden Gefahren abwenden, indem es den Canal durch den Isthmus von Panama sticht. Laßt es sofort dies große Werk beginnen—nicht ein Augenblick darf verloren gehn—und es wird die reichen östlichen und südöstlichen Länder Asiens leicht auf einem neuen Wege, der in gerader Linie den Atlantischen und Stillen Ocean durchschneidet, erreichen.

„Nur dadurch kann die schnelle Zerstörung unserer Handelsinteressen abgewendet, unsere Existenz als große, unabhängige Macht aufrecht erhalten werden. Der Panama-Canal sollte naturgemäß der erfolgreichen Durchstechung des Isthmus von Suez folgen. Nein, noch mehr, er ist für die Wohlfahrt Englands absolut nothwendig. Doch, abgesehen von seiner Nothwendigkeit besonders für unser Land, ist er von unberechenbarem Nutzen für die ganze Welt, weil er die unternehmende Geisteskraft des Menschen zu neuen Werken anspornt und eine weiterstrebende Thätigkeit unter den Völkern erzeugt. Die wichtigsten Gründe der Nothwendigkeit für die Welt liegen vor, daß das Unternehmen begonnen werde, und zwar bald. Jetzt ist die goldene Gelegenheit; durch Verzögerung könnte sie leicht verloren gehen."

Ist nun nicht durch diese allgemeine Betrachtung unseres Gegenstandes vollständig erwiesen, daß auch wir in der Neuen Welt in unserem Golf und dem Caraibischen See ein Mittelmeer besitzen? Können wir bei dem künftigen Wachsthum und der Gestaltung des Welthandels nicht vernünftiger Weise erwarten, daß Tausende von Schiffen aus dem Atlantischen und aus dem Stillen Ocean—die vereinigten Handels-Flotten der Welt—auf demjenigen Sammelpunkte des Welthandels zusammenkommen werden, welchen jene beiden Gewässer zu gewähren bestimmt sind? Jeder Blick auf unsere geographische Lage, sowie das emsige Streben, unseren gesammten Handel zu einem großen Ganzen zu gestalten, macht uns diese Thatsache klar. Das Mittelmeer der Neuen Welt wird ebenso gewiß das Mittelmeer der Alten Welt in commerzieller Wichtigkeit überflügeln, als die Civilisation der Neuen Welt die der Alten Welt vorausschreitet. Auch unser Mittelmeer wird einen Suez-Canal haben. Es hat bereits sein neues Rom, Constantinopel, Genua und Venedig, sein Smyrna und Palermo. In der That, kaum wird Etwas von natürlichen Vorzügen und in der Civilisation am Mittelmeere der Alten Welt gefunden werden, das nicht auch dem Mittelmeere der Neuen Welt zu eigen sei: die östlichen und westlichen Meere, die nördlichen und südlichen Continente, die Inseln und Städte, oder Völker.—Und wenn wir auf die lange Reihe historischer Scenen blicken, die sich auf den Ufern

des Mittelmeeres der Alten Welt Jahrtausende lang in der Geschichte des Menschen, der Entwickelung, des Erstehens und Verfalles von Nationen, der Handelsmacht und Verbreitung der Künste und Wissenschaften nach einander anreihen, so scheint es doch der Zukunft vorbehalten zu sein, an den Ufern des Mittelmeeres der Neuen Welt noch herrlichere Scenen, Werke der Kunst, Industrie und des Handels, als Folgen eines dauernden Friedens in's Leben zu rufen. Warum sollte es uns nicht zustehen eine höhere, bessere Wiederholung der Geschichte in Zukunft zu erwarten? Sie hat ja bereits begonnen und eilet ihrer Vollendung entgegen.

Indem wir nun unsere Vortheile auf dem Meere erkannt und die Gewißheit erlangt haben, daß der Welthandel die Marktstraße für seine Waaren durch den Golf von Mexico verlegen und alsdann die größten Städte der Central-Ebene aufsuchen wird, damit die Waaren dort ausgetauscht, verkauft und verbraucht werden, kehren wir wieder zu den Eisenbahnen zurück und unterwerfen die eigentliche industrielle Mission unseres Volkes einer näheren Betrachtung. Wir haben bereits gesagt, daß das Eisenbahnsystem in seiner reiferen Entwickelung die Handels-Erleichterungen des Wassersystems in den Hintergrnnd drängen, sowie die Weltindustrie und folglich die Handelsmission aller bedeutenden Völker, die sich diese mächtigen, künstlichen Verkehrsstraßen erbauen, controlliren wird. Amerika ist der große Continent der Eisenbahnen, und die Industrie-Mission des Amerikanischen Volkes wird dem entsprechend sich entwickeln. Daher wird diese Mission hauptsächlich continentaler Art sein. Schon jetzt, nachdem dieser Continent von Osten nach Westen von einem großen Eisenbahnsystem durchzogen und eine Schlachtlinie für die friedliche Eroberung des Welttheils von Meer zu Meer formirt ist, giebt sich eine neue Bewegung kund, die den Zweck hat, unser Eisenbahnnetz nach dem Golf, westlich vom Mississippi nach Mexico hinein und von dort durch Central- nach Süd-Amerika auszudehnen. Dies bezeichnet die Handelsmission der Amerikaner. Und sie werden immer weiterziehen, und wie es von Anfang an mit allen Handelsvölkern der Fall gewesen, den Pfad der alten Civilisation über den Continent in einer südwestlichen Richtung verfolgend, ihre Mission erfüllen, indem sie im steten Verein und im gleichen Schritt mit den Eisenbahnen—diesen großen Lebensnerven der Industrie und des Handels,—Künste und Macht nach Mexico hinein und von da weiter nach Central- und Süd-Amerika tragen.

Wir schreiten nun endlich zur Betrachtung der politischen Mission unseres Volkes. Denn auch dieses ist von großer Bedeutung in der Civilisation der Welt. Die Frage ist: Werden wir — als die große republikanische Nation der Welt — ein Volk verbleiben? Welche civile Mission hat unser Volk in seinem National-Leben zu erfüllen? Welche segnenden Einflüsse hat es noch auf die Nationen und Völker auszuüben?

Carnot, der große französische Staatsmann, von den Republiken sprechend, sagt: „Nur einer einzigen unterliegen philosophische Grundsätze, und das ist jene der Vereinigten Staaten". Das Urtheil der gesammten gebildeten Menschheit bestätigt die Wahrheit dieser Behauptung. Als unsere Väter den allmächtigen Weltenrichter um Wahrung ihrer Rechte und der Unabhängigkeit der Colonien anriefen, öffneten sie einen Weg, welcher Allen offen sein sollte, den Weg für die freie Ausübung der angeborenen Menschenrechte für alle kommenden Zeiten.

Sie errichteten eine Regierung, „welche keine Beschränkung als die der gleichen Gesetze für Alle auferlegte, und keine Auszeichnung als die des eigenen Verdienstes anerkannte". Sie schufen die Vereinigung unabhängiger Colonien, welche, dem

unwiderstehlichen Hang zu einer Nationalität folgend, neu belebt ein Theil des großen Ganzen wurden.

Indem wir den Charakter einer neugeborenen Nation betrachten, können wir erst verstehen, welchem guten Zwecke in den Civil-Interessen der Menschen sie dienen, und über welche Lande ihre Gesetze herrschen werden. Der Ehrw. Charles Sumner sagt von der endlichen Suprematie unserer Constitution über das ganze Nord-Amerika: „Das Resultat ist gewiß und wir werden nicht lange auf seine Erfüllung zu warten haben; der Anfang davon ist die Herstellung des einheimischen Friedens, woran unsere National-Einheit erkannt werden wird. Dies ist die erste Stufe. Das Andere folgt von selbst. Es wird mit dem Laufe der Dinge kommen, und wer das nicht einsieht, ist blind. Von dem Eismeere bis zu den warmen Gewässern des mexikanischen Golfes, von dem Atlantischen bis zum Stillen Ocean, erstreckt sich dieses weite Festland, voll von lachenden, ausgedehnten Prairien, wo die darunter befindlichen Kohlenlager mit unabsehbaren Kornfeldern auf der Oberfläche wetteifern, — von Gold, Silber, Kupfer und Eisen strotzend; rasch füllt sich dieses Land mit einer freien Bevölkerung, welcher Telegraph und Dampfkraft unterthänig sind; mit Schulen, Collegien und Bibliotheken versehen; von schiffbaren Flüssen durchzogen; mit Binnenseen, auf denen Flotten segeln, übersäet, und beständig von den Meereswogen umspült, mit einem dienstbaren Handel und einer sich immer mehr erweiternden Herrschaft. Das wird die große Republik werden, eine einige und untheilbare, mit gemeinsamer Constitution, allgemeiner Freiheit und gemeinsamem Ruhm."

Der Ehrenw. William H. Seward sagt: „Diese Union hat bis jetzt noch nicht das Gute für die Menschheit vollbracht, welches zu thun ihr augenscheinlich von Dem bestimmt ist, der die Jahreszeiten gesetzt hat und die Pflichten der Staaten und der Reiche vorschreibt. Sie wird fortbestehen; keine andere Regierung kann hier aufkommen."

Mit diesen beredten Zeugnissen erheben wir uns alsbald auf den Höhepunkt unserer Betrachtung und überschauen die große Republik, wie sie durch den unvermeidlichen Hang nach Macht und Vortheil weiter schreitet, um ihre Herrschaft über ganz Nord-Amerika auszubreiten. Die Grenzlinien von Canada und von Mexico werden bald verwischt sein und in den neuen Regionen der Vereinigten-Staaten-Familie aufgehen. Nächstdem wird Central-Amerika, West-Indien und die Sandwichs-Inseln folgen, und noch weiterhin wird Süd-Amerika ein neues Feld für die Gewerbthätigkeit und die Civil-Regierung der rastlosen Bevölkerung unserer continentalen Republik bieten, und durch Gleichförmigkeit der Sprache und der Gesetze wird die Macht und die weltbürgerliche Mission unserer Nation von Volk zu Volk sich erstrecken, bis „Alt England", — so stolz und mächtig es zur Zeit auch scheint, — seiner Colonien entblößt, gleich einer verwittweten Mutter, die uns in Sprache und Religion verwandt, aber schwach wie der geschorene Simson, das junge Kind Amerika um Schutz und Unterhalt anflehen muß. So wird Amerika fortschreiten, bis es durch politisches Uebergewicht und Ansehen ein neues Rom, durch Gewerbfleiß und Civilisation ein chinesisches oder himmlisches Reich auf Erden werden, und, in einem universellen Zusammenhange in höchst möglichster Ordnung der Entwickelung, durch eine allgemeine Constitution den repräsentativen Charakter der beiden mächtigsten geschichtlichen Völker der Erde in sich vereinigen wird. Demzufolge wird Amerika die Erde beherrschen, und sein Banner wird friedlich die ältesten Städte der Welt überwehen. Seine Künste und Industrie werden die Erde zu einem lachenden Paradiese umschaffen. Amerika wird die

größten Heldendichter, die jemals auf der Erde wandelten, und in classischer Hinsicht sein Salamis und Lepanto, sein Alhambra und sein Parthenon haben. Wer will nicht bei allgemeiner Anerkennung der Prinzipien des goldenen Zeitalters aus vollem Herzen beten:

„Heil Dir, o Dämmerung des kommenden Tages!"

Die Einheit der Sprache, des Gesetzes und der Religion werden dieses Land gegen alle Mächte der Welt unüberwindlich machen. Europa und Asien, durch verschiedene Sprachen, Nationalitäten und Religionen zertheilt, werden noch für Jahrhunderte gegen diese störenden Elemente der Nationen ankämpfen; aber die Civil-Mission unseres Volkes wird allen Welttheilen gleich fruchtbringend sein. Zwischen den beiden Weltmeeren gelegen, kann Amerika nicht verfehlen, die große, repräsentative Nation der Erde in Bevölkerung, Gesetzen und Handel zu werden.

In seinem Schooße werden alle Extreme der Welt vertreten werden und alle Welttheile werden zu seinem Wachsthum beisteuern. Wohin wir auch blicken, im Osten, Westen, Norden und Süden, und in jedem Lande wird unser Fortschritt mit Staunen von den Fremdmächten beobachtet, die sich alle um die Gunst des großen Weltreichs bewerben. Demnach wird es doch zuletzt Amerika sein, welches das Erdreich als Erbtheil besitzen wird.

Indien mit seinen 200,000,000, China mit seinen 400,000,000, Polynesien mit seinen 26,000,000 Seelen — also mehr als zwei Drittel der ganzen Menschheit — sind erst jetzt unserem Handels- und Unternehmungsgeiste geöffnet; und in welcher Region auch die gütige Vorsehung dieses oder jenes Produkt für den Menschen erzeuge, oder wo immer die menschliche Geschicklichkeit dasselbe fabrizire, sei es auf den mit duftendem Laube geschmückten Hügeln China's, unter dem schimmernden Goldsande Californiens, in des Polarmeeres wogenden Tiefen, oder auf den fruchtbaren Ebenen des sonnigen Südens reifend und bleichend, oder den sausenden Spindeln eines englischen oder amerikanischen Manchester entspringend — der große Weltmagnet, der Handel, zieht sie Alle gleich an; und „uns wird gegeben werden, reichlich, daß wir die Fülle haben von dem, das da gesammelt ist zum Frommen der Menschheit". Durch die Gewißheit einer so glänzenden Zukunft für die große Republik der Welt und der damit gleichbedeutenden Handelsmission des amerikanischen Volkes, werden die Hoffnungen und Bestrebungen Aller verdoppelt, die den Kampf mit dem Leben aufnehmen.

Welcher Mann, welches Weib, welcher Bürger, der sich bewußt ist, dieser großen Nation anzugehören, würde nicht mit Freuden selbst einen bescheidenen Theil zu einer so glänzenden Mission beitragen? Ihr Schicksal ist unzertrennlich, ob es den Staat oder den einzelnen Bürger betreffe; denn das Wachsthum und der Wohlstand des Einen bedingt das Wohlergehen des Anderen, und unter dem Schilde dieser Constitution herrscht überall dieselbe Freiheit. Welches Land bietet größere Vortheile? Welches Volk hat mehr Gleichberechtigung?

Nunmehr diese hoffnungsreiche Betrachtung verlassend und, überschauend „mein Vaterland, diesen endlich befreieten und in die Geschichte der Völker eingereihten Staat — diesen Columbus der Nationen — dereinst in Fesseln, jetzt als Wohlthäter und Entdecker begrüßt, welcher der Menschheit die Freiheit verschaffte," — lasset uns auf die künftige Verwirklichung seines Geschickes schließen und es mit dem Seherblick der Cassandra überschauen, als eine große Verbrüderung, welche sich vom eisigen Norden in einer ununterbrochenen Linie zum glühenden Süden, und von den ungestümen Wogen des Atlantischen Meeres zu den sanfteren des Stillen Meeres erstreckt, und

dieses weite Festland von einer Nation bevölkert, die nur eine Sprache, ein Gesetz und einen Glauben hat; lasset es uns überblicken in der vollen Entfaltung seiner Macht und der Künste, seiner Industrie und seines Bodenreichthums, dieses ganze große Land, mit den mächtigen Städten der Civilisation geziert, dann werden unsere gen Himmel gerichteten Augen Columbia's Namen, von all seinem künftigen Ruhm und Glück umstrahlt, auf der besternten Rolle der Zukunft eingetragen finden; und wenn die Vision schwindet, laßt uns auf die Menschheit zurückblicken und mit einer Stimme, die in alle Herzen und Gewissen dringt, ihr gebieten: „ziehet hin in Frieden," und erfüllet die große und schöne Mission der friedlichen Welteroberung!

„Auch du zieh' hin, du stolzes Staatenschiff,
„O Union, du Segler stark und groß!
Die Menschheit, die mit Furcht und Hoffen ringt,
Hängt athemlos an deinem Zukunftslos.
Den Meister kennen wir, der dich geformt,
Die Hand auch, welche, fügend deinen Bau,
Die stähl'nern Rippen ineinander flocht;
Wer jedes Segel, jeden Mast und Tau
Verfertigte, — die Hämmer, welche fielen,
Und welcher Amboß durch den Schlag erklang;
In welcher Schmiede und in welcher Hitze
Dein Hoffnungsanker sich zum Leben rang.
Sei ohne Furcht bei jedem Schlag und Klang,—
'S ist nur die Welle und kein Felsenriff,
'S ist nur der Segel Schlagen in dem Winde,
Kein Riß durch Sturm erzeugt an deinem Schiff.
Trotz Sturmgeheul, trotz droh'nder Felsenwand,
Trotz falschem Lichterschein am nahen Strand,
Gewinn' die See! entfalte deine Segel!
Mit dir sind uns're Herzen, unser Hoffen;
Gebet und Thränen sind mit dir, mit dir!
Der Glaube, der die Furcht zu Tod getroffen,
Er triumphirt, — wir Alle sind mit dir!"

Amerika.

„O Land der Zukunftjahre,
O Reich! so weit und groß,
Amerika, so hoch und hehr,
Dir blüht das Glück im Schooß!
Denn zu dem holden Reigen der gold'nen Melodie
Wird hier den Herd sich gründen die Göttin Poesie.
Und Griechenland erstehet viel schöner als zuvor,
Von Gottes Schöpferliebe singt freudevoll der Chor.
Sie singen, wie mich dünket, des Himmels Melodi'n,
Wenn sie mit Liebesgaben des Höchsten Thron umzieh'n.
Hörst Du ihr Lied erklingen? — „Heil, Liebe, Weisheit, Heil,
Begeisterung und Freiheit!" — sie werden dir zu Theil.
Sie sind vier Gottesengel der großen Zukunftszeit,
Die zum olymp'schen Ziele uns geben das Geleit.
Du bist der fels'ge Pharos, der über Erd' und Meer
Erhebt die ew'ge Flamme der Menschenliebe hehr;
Du leuchtest uns schon jetzo als heller Leitesstern,
Führst über dunkle Tiefen Myriaden nah und fern.
Du bist die verlor'ne Atlantis, die lange verborgen lag
Tief unter des Ocean's Wellen bis zum Entdeckungstag.
Das neue Jerusalem bist du, das schon vorher gesehn
Von Patmos greisem Apostel, entsteigend den Himmelshöhn.
Du bist das Goldland Columbus', das glaubend er gesucht,
Du bist das Alte und Neue, vergang'ne und künftige Frucht;
Ja! Du erfüllest Alles, und Alles schließt du ein,
Du herrlichste Perle der Erde, bestimmt uns ein Eden zu sein!"

Die Bevölkerung betreffend.

Für die bereits lebenden sowohl als auch für alle in der Folge sich hier niederlassenden Bewohner von St. Louis wird die materielle Entwickelung dieser Stadt, von dem Tage ihrer Gründung an, durch Pierre Laclede Liguest, am 15ten Februar 1764, stets eine historische Lehre von Interesse sein.

Im Jahre 1790 dachte man sich unter einem St. Louiser Kaufmann einen Mann, der in einer Ecke seiner Hütte eine Kiste stehen hatte, welche einige Pfunde Pulver und Blei, ein paar Messer und Beile, etwas rothe Farbe, zwei bis drei Gewehre, einige bock-lederne Jagdhemden, und wohl auch ein wenig Thee, Kaffee, Zucker und Gewürz enthielt. Es gab weder ein Post-Amt, noch eine Fähre über den Fluß, noch eine Zeitung. Der Charakter seiner gesellschaftlichen und gewerblichen Verhältnisse erlitt von seiner Gründung an bis zum Ankauf von Louisiana im Jahre 1804 wenig Veränderung. Rohe und rauhe Lebensformen waren der ganzen Gesellschaft seiner Bewohner aufgedrückt und bezeichneten sie als eine in der Kindheit begriffene Stadt, die dazu bestimmt war, dereinst das Capitol der Vereinigten Staaten und die Weltgroßstadt zu werden. Der Ankauf von Louisiana besiegelte nicht nur das Geschick der Nation, sondern auch das von St. Louis. Die Veränderung des Landesbesitzes brachte auch eine Veränderung in ihrem sichtbaren Wachsthum und Wohlstande hervor. Im Jahre 1808 wurde eine Zeitung gegründet; 1809 eine Feuerwehr organisirt; 1810 Wegemeister angestellt, mit der Befugniß, die nöthige Arbeit für die Landesstraßen zu erzwingen; im Jahre 1811 wurden zwei Schulen, eine englische und eine französische, etablirt; auch baute man im selben Jahre ein Markthaus. Der sich vermehrende Wohlstand schien dem Orte neues Leben einzuflößen und auf eine hoffnungsvolle Zukunft hinzuweisen.

Es existirt ein Bericht über die Einwohnerzahl von St. Louis im Jahre 1764, also von etwas mehr als 100 Jahren, und der Zuwachs in den verschiedenen Zeitabschnitten wird aus folgenden Aufzeichnungen erhellen:

Jahr.	Bevölkerung.	Jahr.	Bevölkerung.
1764	120	1833	6,397
1780	687	1835	8,316
1785	897	1837	12,040
1788	1,197	1840	16,469
1799	925	1844	34,140
1811	1,400	1850	74,439
1820	4,928	1852	94,000
1828	5,000	1856	125,200
1830	5,852	1860	160,773

Seit dem Jahre 1860 ist kein zuverlässiger Census von St. Louis aufgenommen worden. Die Wirren des Krieges und die Zerstreuung des Volkes durch Flucht vereitelten das Aufnehmen eines neuen Census vor wiederhergestelltem Frieden und Wohlstand. In Ermangelung eines officiellen Census müssen wir uns daher hinsichtlich der Einwohnerzahl auf die zuverlässigsten Quellen der Abschätzung des Zuwachses verlassen.

Hr. Scott, der eine Durchschnittsberechnung über das jährliche Wachsthum der Städte aufstellte, veranschlagt die Zunahme von St. Louis auf 8 Prozent jährlich. Wenn wir nun diesen Maaßstab als richtig und als Basis unserer Berechnung den Census des Jahres 1860 annehmen, welcher eine Bevölkerung von 160,773 Seelen ergab, und den durchschnittlichen Zuwachs der folgenden zehn Jahre hinzu rechnen, so würde St. Louis jetzt ungefähr eine Bevölkerung von 347,100 Seelen haben. Ziehen wir hiervon zwei Prozent für die Verheerungen des Krieges ab, so bleiben immer noch 287,909 Einwohner. Das ist ungefähr die heutige Volkszahl unserer Stadt, und durch eine Stadtgrenzen-Erweiterung, wie solche auch andere Rival-Städte unternommen haben, indem sie die vor der Stadt liegenden Ortschaften in ihr Grenzgebiet zogen, würde die Einwohnerzahl sich auf weit über 300,000 steigern.

Aber bei der Besprechung dieses Theiles unseres Gegenstandes müssen wir bedenken, daß St. Louis, während es um 8 Prozent jährlich zunahm, gegen viele Hindernisse anzukämpfen hatte, welche dessen Wachsthum verhinderten und dessen Fortschritt beeinträchtigten. Jetzt erst beginnt für diese Stadt eine neue Laufbahn der Entwickelung. Jetzt erst ist deren Lauf unbehindert. Alle nur möglichen Vortheile umgeben sie in verschwenderischer Fülle. Für die Zukunft kann ihr Wachsthum nicht nach der Vergangenheit berechnet werden, denn sie wird während der nächsten zwei Jahrzehnte nicht nach einer Rate von acht, sondern mindestens von zehn Prozent zunehmen. Diese Behauptung stellen wir mit der bestimmten Zuversicht auf, daß sie sich für die kommenden zwanzig Jahre als richtig erweisen werde. Weil wir indeß wissen, daß das Wachsthum der Städte im Laufe der Zeit ein wechselndes ist, und je nach den verschiedenen Einflüssen, denen jede Nation unterworfen ist, bald schneller, bald langsamer vor sich geht, wodurch die Annahme einer genauen Entwicklungs-Scala sehr erschwert wird, so wollen wir nach unserem besten Ermessen wenigstens für die nächsten Jahrzehnte folgende Zahlen, als der Wahrscheinlichkeit am nächsten kommend, aufstellen, was die Zeit und nachkommende Geschlechter erst als richtig bestätigen können.

Wir beginnen mit der Einwohnerzahl des 1860er Census von St. Louis, und unterbreiten die folgenden Zahlen für das wahrscheinliche Wachsthum der zukünftigen großen Weltstadt:

Einwohnerzahl von St. Louis im Jahre 1860	160,773
Zunahme nach der Rate von 6 Prozent per Jahr bis 1870	287,909
„ „ „ „ „ 10 „ „ „ „ 1880	746,748
„ „ „ „ „ 10 „ „ „ „ 1890	1,938,822
„ „ „ „ „ 6 „ „ „ „ 1900	3,622,408
„ „ „ „ „ 5 „ „ „ „ 1910	5,899,363
„ „ „ „ „ 4 „ „ „ „ 1920	8,732,498
„ „ „ „ „ 3 „ „ „ „ 1930	11,735,746
„ „ „ „ „ 2 „ „ „ „ 1940	14,305,809
„ „ „ „ „ 2 „ „ „ „ 1950	17,437,553

Trotz der anscheinenden Richtigkeit dieser Zuwachsberechnung ist es kaum wahrscheinlich, daß weder St. Louis, noch irgend eine andere Stadt der Erde, je zu solch' ungeheurem Umfange anwachsen und eine so zahlreiche Einwohnerschaft erhalten werde. Wir begnügen uns daher, diese Zahlen anzugeben, und überlassen es Anderen, dieselben zu analysiren und zu criticiren. Gleichzeitig fügen wir aber eine andere Berechnung hinzu, welche nur darin von der ersten sich unterscheidet, daß für den Zeitraum von 1860—1870 eine Rate von 8 Prozent statt 6 Prozent angenommen ist, was eine noch größere Zahl ergiebt:

Einwohnerzahl von St. Louis in	1860			....	160,773
„ „ „ „ „	1870	zu 8	Prozent Zunahme	....	347,100
„ „ „ „ „	1880	„ 10	„ „	....	900,288
„ „ „ „ „	1890	„ 10	„ „	....	2,335,115
„ „ „ „ „	1900	„ 6	„ „	....	4,181,836
„ „ „ „ „	1910	„ 5	„ „	....	6,495,441
„ „ „ „ „	1920	„ 4	„ „	....	9,614,829
„ „ „ „ „	1930	„ 3	„ „	....	12,921,515
„ „ „ „ „	1940	„ 2	„ „	....	15,750,266
„ „ „ „ „	1950	„ 2	„ „	....	19,200,000

Der Leser wird auf den ersten Blick die Unmöglichkeit erkennen, daß irgend eine Stadt einen solchen Umfang erreiche, um die in unserer Tabelle angegebene Einwohnerzahl in sich zu bergen. Aber indem wir die Möglichkeit des künftigen schnellen Wachsthums von St. Louis in Betracht ziehen, müssen wir wohl den Einfluß bedenken, den das Aufblühen der sie von allen Seiten umgebenden Thalesstaaten darauf ausüben wird. Während des Jahrzehntes von 1850 bis 1860 vermehrte sich Illinois um 100 Prozent, und verdoppelte dadurch seine Bevölkerung in zehn Jahren. Der Zuwachs in Indiana betrug mehr als 36 Prozent; Iowa und Kansas nahmen mit noch größerer Schnelligkeit zu, und der Census von 1870 wird beweisen, daß Missouri seine Bevölkerung seit 1860 mehr als verdoppelt hat. Arkansas und andere neue Regionen werden sich als blühende Familienglieder ihren Schwestern in den großen Thalstaaten anreihen, und das schnelle Wachsthum der Bevölkerung anderer Staaten kann nicht verfehlen, das zukünftige Wachsthum von St. Louis anzudeuten. Wenn wir nun die Behauptung als der Wahrheit gemäß aufstellen, daß das Wachsthum einer Stadt, mindestens einer Binnenstadt, von dem Wachsthum des sie umgebenden Landes bedingt wird, so mögen wir daraus folgern, daß St. Louis in dieser Hinsicht sehr begünstigt ist.

Wir können mit Gewißheit annehmen, daß es in den nächsten 1000 Jahren auf der Erde viel größere Städte geben wird, als in der Vergangenheit existirten, und daß St. Louis eine von 5,000,000 bis 10,000,000 starke Bevölkerung erreichen und möglicher Weise binnen der nächsten 150 Jahre dieselbe noch überschreiten wird. In weniger als 50 Jahren wird Londons Wachsthum aufhören und vielleicht auch das von Paris. Die Civilisation der alten Welt wird sich im fernen Osten neu modelliren, und Rom wird abermals, unter neuer Regierung und mit einer neuen Religion, die Herrscherin der transatlantischen Welt werden. In weniger denn 100 Jahren wird New York ihr Wachsthum einstellen und, einem neuen Gesetz des Welthandels und der Civilisation gehorchend, wird der Wettstreit, sich zur großen Weltstadt zu erheben, von vielen bis jetzt noch unbekannten Mitbewerbern getheilt werden. In weniger als hundert Jahren wird St. Louis in dem majestätischen Marsch der Weltstädte voran schreiten, vorwärts als Sieger in dem Wettlauf zu dem ihr bestimmten Ziele.

Welche neue Hebel entstehen werden, um Künste und Wissenschaften in's Leben zu rufen, um ihren wichtigen Einfluß auf die Ausbreitung oder Zusammenziehung der Bevölkerung auszuüben, läßt sich schwer voraussagen. Es steht aber zu erwarten, daß in weniger als 50 Jahren Sturm und Regen durch die Wissenschaft regulirt, und Wind und Regen nach der Menschen Belieben hervorgerufen werden wird, daß der Transport durch Luftdruck-Röhren und Luftschifffahrt in praktischen Gebrauch kommen, und die hiedurch ermäßigten Frachten, sowie das schnellere Reisen auf der Eisenbahn, einen mächtigen Einfluß auf die Interessen der Civilisation der Erdbevölkerung ausüben werden. Wie viel ein solcher Zuwachs an Kunst und Wissenschaft dazu beitragen wird, die Handelsinteressen und die menschlichen Bedürfnisse rascher zu

befriedigen und eher eine Ausbreitung als eine Concentration zu bewirken, muß der thatsächlichen Erfahrung zu erweisen überlassen bleiben. Wir können jedoch annehmen, daß weder Kunst noch Wissenschaft in nächster Zeit etwas dazu beitragen wird, um Capital und Monopol zu verhindern, die Bevölkerung und das Interesse für die öffentlichen Angelegenheiten zu concentriren.

Die großen Weltstädte werden noch für 500 bis 1000 Jahre in der Zukunft fortfahren sich zu vergrößern, bis die Civilisation und der Republikanismus sich in der Culmination des Individualismus, dieser Raubgier der Menschheit, erschöpft und ein neues, besseres Regiment und eine andere, bessere Gesellschaft geschaffen haben—eine einige, universelle, auf Solidarität der Völker beruhende Gesellschaft und Regierung, welche, kraft ihrer Organisation, zur Verallgemeinerung des Wohlstandes beitragen und dem Monopol und damit auch dem Aufbauen großer Städte ein Ende machen wird.

Aber, um darauf zurückzukommen, wird St. Louis in ihrem künftigen Wachsthum durch ihre umliegenden Ortschaften unterstützt werden, und diese werden als Kronjuwelen die Stadt umringen, wie sie bereits im Embryo auf der Karte verzeichnet sind, innerhalb welcher die erkorene Weltstadt steht. An der Ostseite des Flusses, innerhalb eines Zirkels von 60 Meilen Durchmesser, dessen Mittelpunkt St. Louis bildet, finden wir folgende Städte mit einer jetzigen Bevölkerung von—

Städte.	Bevölkerung.	Städte.	Bevölkerung
Ost St. Louis	5,000	Shiloah	250
Venice	2,000	Mascoutah	2,500
Alton	15,000	Freeburg	1,000
Belleville	15,000	Waterloo	2,000
Edwardsville	3,000	Columbia	1,500
Monticello	1,000	St. Jacobs	500
Marinetown	800	Mitchell	100
Lebanon	3,000	Centreville	2,500
Troy	1,500	Prairie du Pont	50
Collinsville	1,500	Cahokia	1,000
Greenwood	600	Pittsburg	500
Caseyville	250	Henrysville	50
O'Fallon	500		
Die Gesammt-Bevölkerung auf der Ostseite des Flusses			54,100

Die umliegenden Städte und ihre Bevölkerung auf der Westseite des Flusses und innerhalb des Zirkels sind die folgenden:

Städte.	Bevölkerung.	Städte.	Bevölkerung.
St. Charles	7,000	Baldwin	300
Carondelet	15,000	Eureka	300
Rock Spring	1,000	Allenton	200
Elleardville	3,000	Florissant	1,500
Lowell	1,000	Georgetown	60
Kirkwood	2,500	Linton	75
Webster	2,000	Glencoe	50
Bridgeton	700	Black Jack	400
Manchester	500	Baden	1,500
Gesammtbevölkerung			37,485

Nach Zusammensetzung dieser Zahlen, füge man noch die im Lande Wohnenden zu unsererStadt-Bevölkerung hinzu, und es ergiebt sich, daß fast 500,000 Menschen auf der von der Karte dargestellten Landfläche wohnen; aber ehe wenige Jahre vergehen, werden 500,000 Personen innerhalb der Stadtgrenzen von St. Louis ihre Geschäfte betreiben, ob sie schon mit ihren Familien in einiger Entfernung von der Stadt wohnen. Unsere Eisenbahnzüge werden nach der Rate von sechzig Meilen per Stunde

fahren, und dies zu sehr niedrigen Preisen. Dieses wird den Vortheil und die Gelegenheit für Viele bieten, auf dem Lande billiger und angenehmer zu wohnen und besser zu leben. Wir können mit Gewißheit annehmen, daß, wenn St. Louis eine Bevölkerung von 5,000,000 bis 10,000,000 erreicht haben wird, sie auch im Verein mit dem Wachsthum ihrer Vorstädte nach vielen Richtungen das Terrain bis zur äußersten Linie der Karte einnehmen wird. Es wird in der Zukunft nichts Ungewöhnliches sein, die schönsten Straßen von 15 bis 20 Meilen Länge gut gepflastert, mit Gas erleuchtet, herrlichere Straßen als die einst ob ihrer Pracht so gepriesenen Straßen von Cordova zu haben. Wenn wir nun in der Zukunft dieses wunderbare Erblühen, das in und um diese Großstadt sich entwickeln wird, erkennen, müssen wir da nicht mit dem Dichter in die Worte ausbrechen:

„Wer wird in ängstlicher Hast diese Straßen durcheilen
Hundert Jahre später?
* * * * * * * *
Wer werden sie sein, die braven Patrioten,
Die unsere Fahnen über Land und Meer bewachen,
Hundert Jahre später?

Die geographische, geologische und topographische Lage der Stadt St. Louis.

Die Stadt St. Louis liegt in geographischer Hinsicht fast in der Mitte des großen Mississippi-Thales oder dem Becken des Continents, an dem westlichen Ufer des Mississippi-Flusses und halbwegs zwischen St. Paul und New Orleans, Pittsburg und Denver City.

Die topographische Beschaffenheit des Countys von St. Louis besteht in einem System von Hügeln, welches von einer Wasserscheide zwischen dem Missouri-, Meramec- und Mississippi-Flusse aus sich verzweigt. Diese Wasserscheide hat im Allgemeinen eine Höhe von 200 Fuß über dem Mississippi-Fluß, mit zahlreichen kleineren Ketten oder Armen, welche sich wieder in geschlängelter Richtung davon abzweigen, indem sie dieselbe Höhe beibehalten, und in sogenannte „Bluffs", oder in niedrige Abstufungen gegen den Meramec, Missouri und Mississippi auslaufen.

Die Stadt ist an den Ausläufern dieses Hügel-Systems erbaut und erstreckt sich zwölf Meilen weit den Fluß entlang; vom Fluß bis zur Siebenzehnten Straße ist der Boden eine Meile weit ansteigend, wodurch theilweise die Spitze der ersten Hügelkette gebildet wird und 150 Fuß über dem Flusse sich erhebt. Der Boden senkt sich dann allmählig, hebt sich aber wieder zu einer zweiten Hügelkette bis zur Fünfundzwanzigsten Straße oder Jefferson Avenue, theilt sich in Grand Avenue, dacht sich wiederum ab, und steigt in Cote Brilliante oder Wilsons Hill zu einer neuen Hügelreihe, welche vier Meilen von dem Flusse entfernt ist. Dieser Punkt ist ungefähr 200 Fuß über dem Flusse und gewährt eine Aussicht über die Stadt.

Bei näherer Betrachtung der topographischen Beschaffenheit der Localität, welche St. Louis jetzt einnimmt, wird sich dem Beobachter unwillkürlich der Gedanke aufdrängen, daß die Natur hier vom Anbeginn durch unumstößliche Naturgesetze den Grund zu einer großen Stadt—zur zukünftigen Welthauptstadt—gelegt hat. Auch ist der Charakter und die Vorzüglichkeit des Bodens nicht auf die jetzigen Stadtgrenzen beschränkt. Dieselbe schöne, besonders für Bauzwecke sich eignende gleichmäßige For-

mation des Grundes und Bodens, gleichsam, als ob für die folgende Erweiterung der Stadt geschaffen, erstreckt sich nach allen Seiten vom Flusse aus auf unbegrenzte Entfernung, und je weiter wir in's Land gehen, desto größer werden die Vortheile für Bauzwecke.

Die geologischen Bestandtheile von St. Louis County sind Kalkstein, schieferartige und Sandsteine mit Kohlengeschieben. Diese sind wieder mit angeschwemmtem Thon von zehn bis zwanzig Fuß hoch bedeckt, was den Hügelreihen eine wellenförmige Gestalt giebt und das Land in reiche wellenförmige Prairie zertheilt, welche hundert bis zweihundert Fuß über den Flüssen erhaben und von Hainen von schwarzen und weißen Eichengehölzen umkränzt ist. Hier finden wir manche solide Backsteinhäuser, viele gut bebaute Farmen, Weinberge, Obstgärten, Wiesen und Niederungen, welche letztere einen so vorzüglichen Grund für Bauzwecke darbieten, wie nur irgendwo in unserem Lande gefunden werden kann. Wenn wir diese wellenförmige Prairie mit all dem Reichthum ihres Alluvialbodens, ihrer Abwechslung von Hügeln und Thälern, ihren Quellen und den sie durchziehenden Flüssen betrachten, so scheint es uns, als ob durch die Natur hier aller Reichthum angehäuft sei und die Hauptquellen für Versorgung einer dichten und blühenden Bevölkerung concentrirt wären; und nicht zufrieden mit diesem Bodenreichthum und dem bereits so hohen Culturzustand auf seiner Oberfläche, ist ein großer Theil dieser Ländereien mit Kohlenlagern durchzogen; denn St. Louis enthält ein noch unentwickeltes Kohlenbett von über 10,000 Ackern.

Während New York auf eine öde, felsige Insel, Philadelphia auf eine niedrige Hügelkette zwischen den Delaware und Schuylkill Flüssen, die Stadt Washington auf eine flache, unfruchtbare, uninteressante Gegend, Chicago auf nur fünf bis fünfzehn Fuß über dem Michigan-See liegendes Land und eine angrenzende morastige Prairie, Cincinnati auf einen kleinen, von hohen felsigen Hügeln umgebenen Platz beschränkt ist, hat St. Louis nicht allein die beste Lage für hochliegende Wohnungsstraßen, sondern auch den entsprechenden Boden für Mauerziegel, Keller, Abzugscanäle, Grundbauten, Steinbrüche für Bausteine in allen Stadttheilen, Brunnen guten Wassers in den tiefen Erdschichten in vielen Stadttheilen, natürliche Abzugscanäle, geeignete Hügel zur Errichtung von Wasserwerken; kurz, es vereinigt alle erforderlichen Hülfsquellen zum Aufbau einer großen Stadt. London und Paris sind auf tertiären Becken erbaut und haben daher meist eine dünne Erdschicht und die Steinarten sind zu weich, um gutes Baumaterial zu liefern. Die Grand Avenue unserer Stadt ist zwölf Meilen lang, läuft mit dem Strom parallel, sie bildet einen großartigen „Broadway" vom Nord- bis zum Südende der Stadt, und ist bestimmt, dereinst mit ihren großartigen Ausstellungs-Gründen, ihren schönen Parks, Cathedralen, Kirchen, Wasserwerken und Privathäusern den Boulevard des westlichen Continents zu bilden. Indem wir dies sagen, haben wir kaum den Anfang gemacht, um die Wunder einer Stadt aufzuführen, welche in der Zukunft an Einwohnerzahl, London, an Philosophie, Kunst und Bildung, Athen, an Hotels, Cathedralen, Kirchen und Pracht, Rom gleichen und zugleich der Mittelpunkt und die Handelsmetropole eines Welttheils sein wird.

Es mag gefragt werden, wie sollen wir aber zur Kenntniß der Gesetze gelangen, welche uns den Glauben an ein solches Resultat einflößen? Laß deine Phantasie neunzig Meilen südlich von der Stadt über die nach den „Iron Mountains" führende Eisenbahn wandern, wo über dem Thalspiegel genug Eisenerz zu finden ist, um den Bedürfnissen eines dicht bevölkerten Welttheils zu genügen. Eintausend Tonnen die-

ses Erzes kommen täglich von einer sieben hundert Fuß hohen Gradirung herab nach St. Louis. Schon das nächste Jahr wird ein Doppelgeleise dieser Eisenbahn erfordern. An dieses Eisenbett grenzen ferner 10,000,000 Acker Eisen-, Blei-, Kupfer-, Zink-, Antimonium-, Nickel-, Zinn-, Silber- und Gold-Ländereien; westlich davon und Südwest-Missouri einschließend, befinden sich abermals 10,000,000 Acker, welche zum Theil Lager dieser Erze, aber auch Kohlen enthalten. Dies ist, was wohl bedacht werden muß, südlich von der Stadt. Nehmen wir nun eine östliche Richtung. Die vier großen Haupteisenbahnen erreichen zehn Meilen östlich von der Stadt die Kohlenlager und laufen mehr als zweihundert Meilen über die großen Kohlenbecken von Illinois, in welchen fünf oder sechs Schichten eine über der andern liegen. Im Norden findet sich dasselbe Kohlensystem, und alle Eisenbahnen Nord-Missouris laufen mehr oder weniger über Kohlenfelder. Im Westen läuft die Pacific-Eisenbahn hinter Jefferson City ebenfalls durch ausgedehnte Kohlenländereien, von welchen die Stadt Kansas der Mittelpunkt ist.

Kohlen und Eisen sind die Knochen und Sehnen der mächtigsten neuern Nationen. Blei, Zink und Kupfer vermehren ihre Stärke. In der Zukunft werden die ausgedehnten Baumwollenfelder des niederen Mississippi, die Getreide erzeugenden Landstriche des Nordens und Westens, die Silber und Gold liefernden Gürtel Colorados und Montanas diesem unserm Centralpunkt tributpflichtig werden.

St. Louis, gleich dem alten Rom, wird dereinst mit ihren 10,000,000 Einwohnern von einer Milchstraße continentaler Städte umgeben sein. Memphis, Kansas City, St. Joseph, Leavenworth, Dubuque, Keokuk, Davenport, Jacksonville, Springfield, Terre Haute und Indianapolis werden einige der zukünftigen Trabanten dieser Centralsonne sein. Hierzu kommt noch, daß sie nicht nur der Mittelpunkt dieser reichen materiellen Hülfsquellen, sondern auch der großen Getreide-, Obst- und Weinbau-Region dieses ganzen Festlandes ist.

Die Bevölkerung besteht aus der Teutonischen und Celtischen Race, diesem Pionier-Volk in allen Zweigen menschlicher Thätigkeit—in Politik, Kunst, Wissenschaft und Religion. Wir glauben, daß dem scharfsinnigsten Denker, wenn sein Geist in Uebereinstimmung mit dem Zeitgeist sich befände, und wenn er im Stande wäre, vermöge dessen das Dunkel der geschichtlichen Erdbildung in der Vergangenheit zu durchdringen—einer Zeit, als die Gesetze des großen Naturhaushaltes Stäubchen bei Stäubchen die unermeßlichen Eisenerzlager zusammenfügten und in diesen Eisenerzgebirgen die verdichtete Pflanzenwelt zur Kohlenformation erzeugten und die Gebirgsadern mit Blei, Zink, Kupfer, Zinn, Silber und Gold füllten, gleichzeitig Hügel, Thäler, Quellen, Land-, Wald- und Flußgebiete umfassend; wenn er im Stande wäre, in die Menschenentstehungs- und Racen- und Geschlechtsentwickelungskunde zu dringen und alle diese Elemente und geschichtlichen Thatsachen zukünftig zu verschmelzen und zu gleicher Zeit die Herrlichkeit der vergangenen Reiche, des Persischen unter Cyrus, des Macedonischen unter Alexander dem Großen, des Römischen während der Republik und der zwölf Cäsaren zu realisiren—sich die Wahrheit aufdrängen wird: daß in Zukunft dieses große Mississippi-Thal den Mittelpunkt des Reiches in sich schließen wird, vor welchem die Reichthümer, die Macht und die Herrlichkeit aller jener erbleichen.

St. Louis, welches einer Königin gleich an den Ufern des großen Vaters der Ströme thront, wird die Centralstadt dieses Volkes werden, und die schäumenden Wogen ihrer Civilisation werden bis nach China und Japan im Westen, und bis zum Bosphorus im Osten rollen, und mit dem Netz ihrer continentalen Eisenbahnen, ihrer

Telegraphen über den Gebirgen und unter den Meeren, ihren ausgedehnten Wasserverbindungen, wird sie Gesetz und Ordnung ausstrahlen und die tonangebende nationale, Bergwerk und Handel treibende Metropole der westlichen Halbkugel werden.

Trotz ihrer Jugend ist St. Louis bereits eine große Stadt. Sie ist ungefähr zwölf Meilen lang und vier bis fünf Meilen breit. Wohnungen vor der Stadt, diese Vorposten des Heerzuges, befinden sich bereits jetzt sechs bis acht Meilen vom Fluß entfernt und werden sich bald bis auf zwanzig Meilen weit erstrecken. Im Jahre 1865 wurde das Grund- und persönliche Eigenthum der Stadt auf $100,000,000 und im Jahre 1866 auf $126,877,000 abgeschätzt. Unseren Stadtbeamten ist jedoch wohl bekannt, daß sowohl diese früheren als auch die jetzige Schätzung von $147,968,070 weit unter dem wahren Werthe des Total-Vermögens der Stadt steht.

St. Louis ist eine wohlgebaute Stadt; doch ist ihre Bauart mehr dauerhaft als prachtvoll. Die weiten, gut gepflasterten Straßen, der weit ausgedehnte Hafendamm des Flusses, die geräumigen Waarenhäuser, die Mühlen, Maschinenbau-Werkstätten und Manufacturen; die prächtigen Hotels, Kirchen und öffentlichen Gebäude; die Universitäten, wohlthätigen Anstalten, öffentlichen Schulen und Bibliotheken; die wachsenden Parks, der so ausgezeichnet eingerichtete und großartige Platz für die jährlichen öffentlichen Industrie-Ausstellungen, und Hrn. Shaws herrlicher Kunstgarten, welcher alle anderen Gärten dieses Continents übertrifft, bilden eine Heerschau von Herrlichkeiten und Anziehungspunkten, auf die jede Stadt stolz sein kann. St. Louis macht vom östlichen Mississippiufer aus einen großartigen Eindruck. Von Ost-St. Louis aus sieht man zuweilen hundert Dampfschiffe auf einmal an unserer Levee. Eine Reihe von Dampfbooten, die sich eine und eine halbe Meile entlang der Werfte einer 1000 Meilen von dem Ocean entfernten Inlandstadt erstreckt, kann nicht verfehlen, die große Handelswichtigkeit derselben zu bekunden. Ein Blick auf unsere Levee, mit seinen geschäftigen Kaufleuten, und von den Produkten jeden Climas bedeckt — von den Pelzwaaren der Rocky Mountains bis zu dem Chinesischen Thee — wird diesem Eindruck der commerziellen Größe keinen Abbruch thun.

Diese Betrachtung des Wachsthums und Handels von St. Louis könnte man noch weiter und in Bezug auf den Wohlstand und die Industrie des ganzen Continents ausdehnen; aber die Erweiterung des Gesichtskreises auf diesem Felde ist kaum nothwendig für ein Volk, daß schon von selbst sich in seinen Anschauungen, Folgerungen und praktischen Anwendungen keine Schranken setzen läßt.

Das Eisenbahn-System von St. Louis.

Um die Wichtigkeit einer Stadt oder eines Staates zu begreifen, müssen Lage und Vorzüge derselben in ihren mittelbaren und unmittelbaren Beziehungen auseinandergesetzt und erkannt werden, und, um sich über ihre künftige Größe und beherrschenden Einfluß ein Urtheil zu bilden, müssen ihre örtlichen und allgemeinen Verbindungen in Bezug auf ihre natürlichen Begünstigungen, welche sie der bürgerlichen und gewerblichen Betriebsamkeit der Menschheit gewähren, und ihr natürlichen und künstlichen Beförderungsmittel für den Produkten-Austausch verschiedener Länder und Zonen, sowie der Handelsverkehr des einen Volkes mit dem anderen, wohl in Erwägung gezogen werden. Hierdurch können die Handels- und bürgerlichen Vorzüge aller Staaten mit Leichtigkeit bestimmt und ihr Gesammtwerth in dem Zuge der Civilisation und des Fortschritts erkannt werden. Mittelst dieses Maaßstabes gedenken wir die Handelswichtigkeit von St. Louis, den Platz, den sie ausfüllen und den Einfluß, welchen sie auf den jetzigen continentalen Streit um die Handelsherrschaft ausüben wird, zu begründen.

Der Schwerpunkt unseres Gegenstandes der Besprechung liegt in den Systemen der Eisenbahnen und der schiffbaren Flüsse, von denen wir, insofern sie thatsächlich auf unsere praktischen Handelszwecke einwirken, eine genaue Beschreibung unterbreiten.

Der Mississippi-Fluß ist der Hauptstrom des Nordamerikanischen Festlandes. Er bildet eine ununterbrochene Schifffahrts-Linie von New Orleans bis zum Fort Snelling, eine Entfernung von 2,131 Meilen. Kein Strom hat je in so hohem Maaße den Handels- und Civilisations-Zwecken gedient als er, und keine Stadt an seinen Ufern hat und wird je einen so großen Antheil an dem Handel haben, welchen er auf seinem breiten Rücken trägt, als St. Louis. Zusammen mit seinen Nebenflüssen schließt er mehr als zehntausend Meilen der Binnenschifffahrt in sich, wovon mehr als drei Viertel direct sich auf die Interessen von St. Louis beziehen. Mehr als 10,000 Dampfschiffe, nebst einer großen Anzahl Barken, Lichter- und ähnlicher Fahrzeuge, welche bei der Schifffahrt angewendet werden, sind stets im Handelsbetriebe dieser Gewässer beschäftigt, und bei Weitem der größere Theil derselben ist schon jetzt und wird in Zukunft noch mehr von dem Handelsverkehr von St. Louis abhängig sein.

Außer den bereits schiffbaren Flüssen giebt es noch viele kleinere Nebenflüsse, welche, sobald als unser Land älter geworden und sich noch mehr entwickelt hat, in Canäle verwandelt werden, und die alsdann wieder ein neues ausgedehntes Schifffahrts-System gewähren.

Von den Flüssen gehen wir zu dem großartigen Netz von Eisenbahnen über und erwähnen der bereits fertig gebauten, der im Bau begriffenen und der wichtigsten in Vorschlag gebrachten Linien.

1. Die St. Louis und Cairo Eisenbahn (in Aussicht.)
2. Die Belleville und Süd-Bahn.
3. Die St. Louis und Evansville Eisenbahn (in Aussicht.)
4. St. Louis und südöstliche Illinois Bahn (im Bau.)
5. New Albany und St. Louis Eisenbahn (in Aussicht.)
6. Ohio und Mississippi Eisenbahn.
7. Die St. Louis, Vandalia und Terre Haute Eisenbahn.
8. Die Indianapolis und St. Louis Eisenbahn.
9. Die Decatur und Ost-St. Louis Eisenbahn.
10. Chicago, Alton und St. Louis Eisenbahn.
11. St. Louis, Jacksonville und Bloomington Eisenbahn.
12. Rockford, Rock Island und St. Louis Eisenbahn.
    Peoria, Pekin und Jacksonville Eisenbahn, (eine Zweigbahn.)
13. Quincy und St. Louis Eisenbahn (in Aussicht.)

Wenn wir nördlich von St. Louis über den Mississippi gehen, so treffen wir zuerst auf—

14. Die St. Louis, Louisiana und Keokuk Eisenbahn (im Bau.)
15. Die Nord-Missouri Eisenbahn (nördliche Zweigbahn.)
16. Die Nord-Missouri Eisenbahn (westliche Zweigbahn.)
17. Die Nord-Missouri und St. Joseph Eisenbahn, über die Hannibal und St. Joseph Eisenbahn.
18. St. Louis, Chillicothe und Omaha Eisenbahn (im Bau.)
19. Missouri Pacific Eisenbahn.
    Sedalia und Lexington Zweigbahn der Missouri Pacific Eisenbahn.
    Sedalia und Fort Scott Zweigbahn der Missouri Pacific Eisenbahn.
20. St. Louis und Fort Scott „Air Line" Eisenbahn (in Aussicht.)
21. Süd-West Pacific Eisenbahn.
22. Iron Mountain Eisenbahn nach Galveston.

Demnach haben wir zweiundzwanzig verschiedene Haupteisenbahnen, die alle in St. Louis zusammenlaufen, von denen fast alle entweder schon im Gebrauch oder im Bau begriffen sind, und von denen in Vorschlag gebrachten keine aufgegeben werden wird. Keine andere Stadt der Welt hat so viele aufzuweisen, noch wird es wohl je eine andere Rival-Stadt geben, die eine gleich große Anzahl besitzen wird. Mehrere lokale und verbindende Bahnen, welche eigentlich zu St. Louis gehören und werthvolle Zuführungslinien für die anderen Eisenbahnen bilden, finden hier keine Erwähnung, weil sie nur Zweiglinien von untergeordneter Wichtigkeit sind. Der Hauptzweck war, zu beweisen, daß St. Louis in der Mitte eines großen Eisenbahnnetzes und schiffbarer Flüsse liegt, welche von dieser Stadt als dem Brennpunkte fast nach jeder Landesrichtung hin ausstrahlen und Meere und Seen berühren, die civilen, socialen und Handelsinteressen eines continentalen Volkes in sich vereinigen und einen raschen Umsatz für Fische, Obst und andere Erzeugnisse entgegengesetzter Klimate bewerkstelligen.

Die folgenden Distanzen-Zusammenstellung wird die Beziehungen von St. Louis zu einigen der Hauptstädte des Landes und auch zu den Märkten der Seeküste vergegenwärtigen:

Ort.	Entfernung.	Ort.	Entfernung.
Von St. Louis nach:	Meilen.	Von St. Louis nach:	Meilen.
Boston, per Eisenbahn	1225	New Orleans, per Eisenbahn	722
New York	1064	Galveston	787
Philadelphia	974	San Francisco	2353
Baltimore	929	Denver City	912
Washington City	951	Omaha	436
Richmond	1096	Leavenworth	296
Norfolk	1176	Chicago	280
Charleston	970	Cincinnati	340
Savannah	960	Louisville	302
Mobile	666	Indianapolis	238

Durch Vorführung dieses Eisenbahnsystems von St. Louis in seinen mächtigen Grundlinien und Verkettungen, welche sich durch das Mississippithal verzweigen und dessen verschlungene Fäden sich bis zu den beiden Weltmeeren, zum Golf und zu den Seen erstrecken und das ganze Gebiet des Continents umfassen, wollen wir zugleich darthun, daß St. Louis außer allem Zweifel den Mittelpunkt sowohl der höchstmöglichsten Produktionskraft als auch den bedeutendsten Mittelpunkt des Flußschiffahrtsverkehrs auf der ganzen Erde bildet.

Wer wollte nicht bei dieser Combination der umfangreichsten Vehrkehrsmittel mit den größten Verkehrserleichterungen in gerechter Würdigung der Verhältnisse die Wahrheit der Beweisgründe einsehen, die zu Gunsten der künftigen Welthauptstadt so klar angegeben sind, und von deren Richtigkeit selbst einigen Generationen im Voraus ihrer wirklichen Existenz überzeugt sein? Jedoch sind all' dieser überreichliche Zufluß zur produktiven Entwickelung dieses Flußschiffahrts-Systems sowohl als das immermehr sich ausdehnende Eisenbahnsystem nur Vorläufer der Zukunft. Sie deuten an und verkündigen den Fortschritt der Menschheit in der Civilisation, Industrie und Handel. Dieses führt dazu, eine

Neue Eisenbahnpolitik,

sowohl für St. Louis als für den ganzen Westen, in Betracht zu ziehen. Diese neue Politik meint nichts mehr und nichts weniger als eine andere Eisenbahn-Verfassung des ganzen Westens. Dadurch wird zugleich auch eine besondere Staats- und Handels-Politik für den Westen organisirt werden. Nicht länger mehr ist es der Fall, daß die großen Staaten des Mississippithales in Abhängigkeit von den Städten der atlantischen Seeküste sich befinden, wenn gleich es wahr ist, daß sie ein gemeinsames politisches und Handelsinteresse mit jenen Staaten und Städten haben, und zu hoffen ist, daß dies stets der Fall sein werde. Die Zeit ist gekommen und es wird immer so bleiben, so lange als die Ströme ihren Lauf behalten, daß die commercielle und politische Wichtigkeit der Thal-Staaten größer als die der Küsten-Staaten ist, und darum müssen sie über die ihren Interessen und ihrer Wohlfahrt am meisten entsprechende Staats- und Handelspolitik verfügen können. Die politische und Handelsmacht des amerikanischen Volkes hat das ganze Festland überspannt; die Civilisation wirkt von der Küste des Stillen Meeres zurück nach dem Mittelpunkte, wo also, wie im großen Maelstrome in einem Wirbel die Sturzwellen vom Umkreis stets zum Mittelpunkt getrieben werden, die ganze Macht und Thätigkeit unseres Volkes in seinem künftigen Wachsthum und Streben nach Gewinn sich entwickeln wird.

Der Bevölkerung von St. Louis sowie der des Westens überhaupt liegt es ob, eine solche Eisenbahnpolitik zu verfolgen, welche ihren Handelsinteressen am zweckdienlichsten ist—eine Politik, welche einen Austausch der Produkte des Westens nordwärts und südwärts bewirkt, anstatt ihren Vertrieb auf weniger vortheilhaften Canälen ostwärts und westwärts zuzulassen. Schon die Natur hat die Richtung vorgezeichnet,

welche der Handel dieses großen Thales, der Strömung der Gewässer zum Golf hin folgend, zu nehmen und dort die Märkte der Welt aufzusuchen hat. Diejenigen Bewohner des Westens, welche diese Thatsache noch nicht begreifen, werden es bald durch die kurzsichtige, schadenbringende Eisenbahnpolitik erfahren, die sie—gleich wie Simson von den Philistern geschah — immer mehr an den Osten bindet. St. Louis muß kühn und fest auf eine Eisenbahnpolitik bestehen, welche einen Austausch der Produkte der Thal-Staaten nordwärts und südwärts, zwischen den Seen und dem Golf, zwischen den Climaten und Breitengraden — nicht den Längengraden entlang — bewirkt. St. Louis bedarf des Handes der heißen und der kalten Zone. Es muß daher Eisenbahnverbindungen haben, welche einen solchen Handelsverkehr in's Leben rufen und es zum Austauschpunkt zwischen den beiden Climaten machen.

Auf der projektirten und zum Theil in der Ausführung begriffenen Eisenbahn über Iron Mountain und Fulton nach Galveston kann der Golf in einer Entfernung von 787 Meilen erreicht werden. Sobald diese Straße fertig ist, wird sie für St. Louis von größerem Werthe sein, als jede andere die hier einmündet. Ihre Vollendung wird jener Handelspolitik, die den Güteraustausch zwischen dem Norden und Süden bezweckt und welcher im Interesse der Thalstaaten hergestellt werden muß, die Thore öffnen. Im Interesse des Handels zwischen den beiden Climaten und der Postbeförderung des Volkes zwischen den Seen und dem Golf, ist es höchst wahrscheinlich, daß im Laufe von 10 Jahren eine pneumatische Röhre von Chicago über St. Louis nach New Orleans construirt werden wird. Der Postdienst und der Fisch- und Obsthandel würden fast, wenn nicht ganz, ein solches Unternehmen unterhalten.

Missouri und seine Hülfsquellen.

Missouri ist der große Central-Staat der Welt-Republic. Geographisch betrachtet erstrecken sich von seinen Grenzen fast gleiche Theile der nordamerikanischen Union gegen Norden und Süden, sowie nach Osten und Westen. Sobald seine schlummernden, verborgenen Kräfte geweckt und entwickelt sein werden, muß Missouri der Reichsstaat aller Binnenstaaten werden, sowie New York es für die Oststaaten ist. Die climatischen Verhältnisse Missouri's sind durchweg günstig; mit einer nicht zu großen Höhe über dem Meeresspiegel liegt derselbe in der gemäßigten Zone zwischen dem 36° 30′ und 40° 30′ nördlicher Breite und zwischen dem 89° 2′ und 95° 52′ Meridiane westlicher Länge.

Die größte Ausdehnung des Staates von Osten nach Westen beträgt 320 Meilen und seine Breite von Norden nach Süden 280 Meilen. Diese Ausdehnungen umfassen einen Flächenraum von 67,380 Q. Meilen, oder 43,123,200 Acker Landes. Missouri ist also um ein Drittel größer als England und besitzt die doppelte Ertragsfähigkeit jenes gepriesenen Landes. Missouri ist größer als irgend ein Staat östlich vom Mississippi und enthält fruchtbareres und mehr zum Ackerbau geeignetes Land als irgend ein Schwesterstaat im Osten oder Westen. Nicht weniger als 36,000,000 Acker Land in Missouri sind für die Erzeugnisse aller Produkte eines gemäßigten Klimas vorzüglich geeignet.

Kein Staat ist besser von Quellen und Bächen und größeren Flüssen bewässert als dieser. Er wird durch zwei der größten Weltströme, dem Mississippi und Missouri, resp. begrenzt und durchschnitten — Ströme, deren Quellen mehr denn 3,000 Meilen entfernt liegen, die von den Gewässern des Itasca, oder den ewigen Regengüssen gespeist werden, welche über den Klippen und Abgründen der Felsengebirge daherbrausen—Ströme, deren unzählige Neben- und Zuflüsse eine Menge von Staaten und Territorien bewässern und deren vereinigte Fluthen sich in das südliche Meer ergießen. Tausend Meilen von diesen großen Strömen liegen innerhalb von Missouri oder begrenzen es. Die Hauptflüsse, welche sich von diesem Staate aus in den Mississippi ergießen, sind der Salz-, Meramec-, Weiße und St. Francis-Fluß, die beiden letzteren theilweise durch den Staat Arkansas gehend; die Nebenflüsse des Missouri sind der Osage-, Gasconade-, Lamoine-, Chariton-, Grand-, Platte- und Nodaway-Fluß.

Die Natur hat Missouri in Fülle mit landwirthschaftlichen- und Mineral-Reichthümern, ebenfalls auch mit vielen Beförderungsmitteln für die Beherrschung und den Betrieb des Binnen-Handels im Westen ausgestattet. St. Louis, seine Handelshauptstadt, ist nahe dem Zusammenfluß der beiden großen Ströme gelegen. Da steht sie, wie der Engel der Offenbarung, „mit einem Fuße auf dem Lande und mit dem anderen auf dem Meer", und winkt die weiß geflügelten Boten des Handels von allen Meeren zu sich heran, und streckt ihre eisernen Finger aus, um den Binnenhandel der Hälfte des Festlandes zu erfassen. Die geographische und mineralogische Beschaffenheit ist nicht nur eigenthümlicher, sondern auch solcher Art, daß sie zu einem großen

Theil den Werth seiner Produkte erhöht. Die als „Ozark Hügel" (nicht Gebirge) bekannte Gebirgskette durchkreuzt die südliche Hälfte unseres Staates von Westen nach Osten und zeigt sich bald in der Form erhöhten Tafellandes, bald in getrennten rauhen steilen Hügeln. Die Mehrzahl der letzteren ist aber reich an Metallen und Mineralien, wie Eisen, Blei, Zink, Kupfer, Kohle u. s. w. Im Ganzen eignet sich bei weitem der größte Theil dieser Gegend zur Cultur und bietet für Schafzucht, für Getreide-, Obst-, und ganz besonders Weinbau besseren Boden, als nur östlich von den Rocky Mountains gefunden werden kann. Im Anfang suchten die Ansiedler im Staate Missouri gewöhnlich den reichen Alluvial- und Prairie-Boden des Nordwestens und des Centrums des Staates, und der weite, fruchtbare Landstrich des Südwestens, Südens und Südostens wurde vernachlässigt und für werthlos gehalten. Große Massen dieses so mineralreichen und die schönsten Getreide- und Obst-Erndten erzeugenden Landes sind bis in die letzten Jahre für 12½ Cts. per Acker verkauft worden. Doch diese Zeit ist vorüber und Tausende von unternehmenden Einwanderern, sowohl Land- als auch Bergleute, gründen sich eine angenehme und vortheilhafte Heimath in der Südhälfte Missouri's.

Der Boden längs des Missouri-Flusses ist so reich wie der des berühmten Nil-Thales. Nur von sehr wenig geringerer Fruchtbarkeit sind die Millionen Acker herrlichen Prairie-Landes im Nordwesten und im Herzen des Staats. Die Ertragsfähigkeit dieses Staates an Nahrungsmitteln für Menschen und Thiere ist erstaunlich. Sobald als die Quellen der Ergiebigkeit dieses Staates erst völlig entwickelt sein werden, wird derselbe fünf Millionen Menschen glückliche Heimstätten bieten können; die eine Hälfte derselben wird Nahrungsstoffe erzeugen, nicht zu ihrem eigenen Verbrauch, sondern um zwei bis drei Millionen Bergleute, Handwerker, Kaufleute und der Kunst und Wissenschaft sich widmende Leute zu speisen, und der Gesammtstaat wird einen Jahresüberschuß von vielen Millionen über seine Einfuhr übrig haben.

Wenn wir die beiden großen Abtheilungen von Missouri etwas näher betrachten und bei dem äußersten Südost-Ende beginnen, so finden wir längs des Mississippi und von Cape Girardeau bis zum Arkansas-Fluß sich erstreckend, eine weite Niederung. Diese umfaßt auch vieles Sumpfland, welches bei seinem dichten Baumwuchs fast undurchdringlich ist. Das meiste dieses Sumpflandes umfaßt der sogenannte "Great Swamp" und fängt einige Meilen südlich von Cape Girardeau an, zieht sich in südlicher Richtung nach der Mündung des St. Francis-Flusses und erstreckt sich weit nach Arkansas hinein. Diese besondere Gestaltung gab Missouri ihren „Pan Handle" oder Ausbauchung südlich vom 30° 30′, dieser einst zauberhaften Grenzlinie zwischen der Freiheit und der Sklaverei. Die ersten Ansiedler in dem Landestheil unterhalb Cape Girardeau und südlich von der eigentlichen Staatsgrenze, konnten dieser Sümpfe wegen nach keiner Ansiedlung von Arkansas gelangen, und baten daher, Missouri einverleibt zu werden, da sie in diesem Staate ihren Handel betrieben und ihr Korn mahlen ließen.

Wenn wir uns von der Sumpfgegend nordwärts wenden, so stoßen wir auf einen Gürtel hohen Landes, welches von da sich bis zur Mündung des Mississippi erstreckt. Der höchste Punkt dieses Hochlandes liegt zwischen St. Genevieve und der Mündung des Meramec, und erhebt sich hier zu einer Höhe von 400 Fuß über den Wasserspiegel des Mississippi. Dieses bildet die schon erwähnte Ozarkkette, wird von dem Vater der Ströme durchschnitten, und wendet sich westwärts, um ihren rauhen, zerstückelten Charakter erst in hoher Prairie abzulegen.

Das Land, nördlich vom Missouri, welches ungefähr ein Drittel des Staates beträgt, ist ziemlich eben, doch wellenförmig genug, um das Wasser abzuleiten; dieser Boden ist meistens vorzüglich, zum größten Theil besteht derselbe aus reicher Prairie und ist von zahllosen Flüssen durchschnitten und bewässert, deren jeder mit Gehölz umsäumt ist. Der reichste und fruchtbarste Boden Missouris ist in den westlichen und nordwestlichen Landschaften des Staates zu finden. Das Platte-Land im Nordwesten und die Counties Clay, Jackson und Lafayette im Westen sind schon lange wegen ihres überreichen Ertrages an Hanf, Korn und Rindviehzucht berühmt gewesen.

Das Klima

Missouri's ist ein eigenthümliches. Es liegt halbwegs zwischen dem großen Golf des Südens und der semi-arctischen Region des Nordens und, da es nur sehr wenig Schutz auf beiden Seiten besitzt, so ist es, gleich allen westlichen Staaten desselben Breitengrades, häufigen Witterungswechseln unterworfen. Jedoch, trotz des großen und plötzlichen Thermometerwechsels kann man Missouri als ein sehr gesundes Land bezeichnen. Lungenkrankheiten haben selten hier ihren Ursprung. In den meisten Theilen des Staats beginnt man bereits im März zu pflügen und zu säen; die Wälder sind früh im Mai schon belaubt; im äußersten Süden wird selbst Baumwolle gezogen, und das Jungvieh ernährt sich den Winter hindurch im Freien mit weniger oder gar keiner Pflege.

Wenn man all' diese Vortheile in Betracht zieht — den fruchtbaren Boden, das gesunde Clima, den großen Metall- und Mineral-Reichthum, die Erleichterungen in dem Eisenbahn- und Fluß-Transport, den jetzigen Wohlstand und die in Aussicht stehende Vermehrung desselben—so giebt es wohl kaum einen andern Staat in der Amerikanischen Union, welcher für den Capitalisten sowohl wie für den Einwanderer anziehender sein könnte.

Geschichte.

Obgleich sich das Leben Missouri's, als eines Staates, kaum 50 Jahre erstreckt, so ist dies doch das geschäftigste und fortschreitendste halbe Jahrhundert in den Annalen der Welt gewesen, und diese Charakterzüge haben sich der Geschichte und dem Schicksal des Staates aufgedrückt. Missouri nahm seinen Ursprung inmitten der ersten großen politischen Unruhen und Zwistigkeiten der amerikanischen Republik. Die gesetzliche Existenz dieses Staates wurde durch ein Compromiß begründet, und dieses Compromiß wurde erst durch das Blut des Bürgerkrieges beseitigt. Dieser Bruderstreit, der das schönste Land und das großartigste politische Reich der Welt vier Jahre lang in ein einziges großes Schlachtfeld verwandelte, hat auch Missouri einen vollen Antheil seiner blutigen Trophäen bescheert. Einige der schönsten Theile dieses Staates waren fast entvölkert, ganze Sektionen hatten die Feuer- und Blutprobe zu bestehen und wiesen, nachdem die Zerstörung vorüber, nichts als menschenleere rauchende Trümmer auf. Aber der Nacht folgte der Tag, und die gräßlichen, durch den Bürgerkrieg geschlagenen Wunden wurden von dem Engel des Friedens geheilt. Scharf und schmerzhaft war die Operation, durch welche das alte Geschwür ausgeschnitten wurde, sie begründete aber die Gesundheit des politischen Körpers und das ganze Volk wurde glücklicher und blühender als je zuvor.

Unter der alten Ordnung der Dinge überflügelten die an natürlichen Hülfsquellen weit hinter uns stehenden Staaten, Illinois und Indiana, Missouri im Fortschritt

und Gedeihen. Obgleich die großen Vorzüge dieses Staates, trotz seiner damals bestehenden Regierungsverfassung, viele Einwanderer anzog, so waren ihm doch die Schwesterstaaten, was die Bevölkerung und den materiellen Wohlstand betrifft, weit voraus. Die Sachlage der Dinge verändert sich jedoch zusehends durch die Schaaren der Immigranten von den Ost- und Mittelstaaten und von der alten Welt, welche auf unseren reichen Prairien, in unseren fruchtbaren Thälern und den tiefen Wäldern, und in unseren unerschöpflichen Eisen-, Blei- und Zinkbergwerken eine Heimath suchen.

Bevölkerung.

Die gegenwärtige Bevölkerung Missouri's kann wohl auf fast, wenn nicht ganz 2,000,000 veranschlagt werden. Der erste Census des Staates, nach seiner Aufnahme in die Union im Jahre 1821, wies eine Bevölkerung von 70,646 Seelen auf. Seit jener Zeit hat sich die Einwohnerzahl bis zum Jahre 1860 fast mit jedem Jahrzehnt verdoppelt, und zu dieser Zeit betrug die gesammte weiße, freie Farbige und Sklaven-Bevölkerung Missouri's 1,172,797 Seelen. Durch den Krieg ging der Staat zurück, sowohl an materiellem Wohlstande als auch an Volkszahl, aber mit der Rückkehr des Friedens wird die stets wachsende und sich vermehrende Immigrationsfluth den Staat noch vor dem Jahre 1880 auf drei Millionen Seelen bringen. Von den gegenwärtigen Einwohnern Missouri's sind ungefähr 100,000, oder einer unter fünfzehn, Farbige. Bedenkt man, welches die Stellung dieser Leute während mehrerer Generationen war, so kann man nur sagen, daß sie sich seit ihrer gesetzlichen Befreiung im Jahre 1865 sehr gut verhalten haben. Die Mehrzahl derselben ernährt sich und ihre Familien nicht nur ehrlich, sondern hat sich durch Fleiß und Genügsamkeit ein anständiges Auskommen gesichert. Auf der Südseite des Missouri findet sich ein bedeutendes Element von deutscher Bevölkerung vor. Wo diese Leute sich auch niederlassen mögen, um Weinberge anzupflanzen oder kleinere Farmen anzulegen, kann man mit Gewißheit auf Wohlstand und zukünftigen Reichthum schließen. Jede Stadt und jeder Ort in Missouri, der von Deutschen gegründet, ist bereits wohlhabend, oder trägt den Keim eines zukünftigen, gewissen Wohlstandes in sich.

Erziehung.

Laßt uns jetzt von diesen allgemeinen Betrachtungen des Staates und seinen verschiedenartigen Hülfsquellen zu einigen Einzelheiten übergehen, welche insgesammt das große Resultat begründen. Wenn wir von dem Reichthum eines Staates sprechen, sollten wir nicht sowohl seine reichen Bergwerke, seinen fruchtbaren Boden, sein günstiges Clima und seine natürlichen Canäle des Handels und Verkehrs in's Auge fassen, als vielmehr seine Bevölkerung. Das Volk ist es, welches allein wirklichen Reichthum in einem Lande zu erzeugen vermag. Ohne Einwohner hätten die schönsten Lande, die Gottes Sonne bescheint, nur den Werth eines öden Strandes oder einer Felsenklippe. Aber das Volk, welches dem von ihm bewohnten Lande Werth geben soll, muß Bildung haben. Die Wilden machen durch ihren Aufenthalt ein Land ärmer anstatt reicher; und in demselben Verhältnisse, wie eine Staatsgesellschaft in der Waage der Civilisation, Bildung und Sittenveredlung steigt, in demselben Grade steigt der Geldwerth ihres Land- und Häuserbesitzes.

In dieser Hinsicht hat Missouri gleich von Anfang einen guten Grund gelegt; ihr Schulfond ist so wohl zu Rathe gehalten und von der Legislatur so vermehrt worden, daß wir jetzt ein Unterrichtssystem besitzen, das sich mit dem jedes anderen Staa-

tes der Union messen kann. Wir wollen hiermit nicht sagen, daß das Erziehungswesen in unserem Staate überall in gleich vollkommnem Zustande wäre, sondern nur, daß unser System fest und wohl begründet ist; und wenn ein Kind in Missouri in gänzlicher Unwissenheit aufwächst, so kann dies nur daran liegen, daß es das Licht, welches ihm „ohne Geld und Preis" geboten wird, von sich weist.

Die folgenden Angaben werden über den gegenwärtigen Zustand des öffentlichen Schulsystems von Missouri Aufschluß geben. Die Anzahl der Kinder im Staate zwischen 5–21 Jahren war im Jahre 1869, 584,026, die der Kinder, welche die öffentlichen Schulen besuchten, 249,729. Hier sollten noch die 150,000 Studirenden, welche in diesem Jahre die zahllosen Collegen, Seminarien, Privat- und Parochial - Schulen besuchten, in Rechnung gebracht werden. Die Zahl der Lehrer an öffentlichen Schulen betrug 7,145; die Zahl der öffentlichen Schulen des Staates 5,307; die Zahl der öffentlichen Schulhäuser 5,412; der Werth der öffentlichen Schulhäuser $3,087,062.

Das reich botirte Agricultur-Collegium, welches der Staats-Universität in Columbia einverleibt ist, gewährt nicht blos eine wissenschaftliche, sondern auch eine landwirthschaftliche Erziehung allen denen, welche sich sowohl zu theoretischen als praktischen Agriculturisten auszubilden Willens sind. Andere incorporirte und hervorragende wissenschaftliche Anstalten in Missonri sind: Die Nord-Missouri Normal-Schule in Kirksville, das William Jewett College in Liberty, das Grand College in Edinburgh, Plattsburg College in Plattsburg, McGee College zu College Mound, die Christian University in Canton, Washington Universität und St. Louis Universität in St. Louis, St. Paul's College in Palmyra, und das Bethel College daselbst.

Manufacturen.

Keine große, inmitten eines reichen und fruchtbaren Landes lebende Gemeinde kann auf die Länge und in größerem Maaßstabe gedeihen, wenn sie nicht einen gewissen Grad von Unabhängigkeit, oder vielmehr Fähigkeit und Neigung zeigt, ihre gewöhnlichen Lebensbedürfnisse selbst zu erzeugen. Jedes einzelne Monopol ist ein Uebel, welches stets dazu dienen wird, Einige reich, die große Masse aber arm zu machen. Vor dem Kriege erbauten die südlichen Staaten nur Baumwolle und Zucker, und verließen diese sich hinsichts der Brodstöffe gänzlich auf den Norden. Seit dem Kriege haben sie aber gelernt, einen großen Theil ihrer Nahrungsbedürfnisse selbst zu erzeugen, und werden demzufolge in nächster Zeit wohlhabender sein, als sie es je gewesen.

Missouri ist im Stande genügende Nahrungsstoffe zu erzeugen, um dreißig bis vierzig Millionen Menschen zu ernähren. Es ist aber durchaus nicht seine Aufgabe alle Kräfte auf die Erzeugung von Mais, Weizen und Schweinefleisch zu verwenden, und sich hinsichts der zehntausend Artikel und Werkzeuge, deren die jetzige Civilisation und die damit verbundenen verschiedenen Industriezweige bedürfen, gänzlich auf andere Staaten oder fremde Länder zu verlassen.

Missouri besitzt eine grenzenlose Masse von Rohstoffen und die Befähigung, um die nöthigen Kräfte heranzubilden, um die Rohstoffe in tausenderlei Gestalten für die verschiedenen Bedürfnisse der gebildeten Menschheit umzuarbeiten. Bis vor Kurzem ist bei uns noch wenig für Manufacturen geschehen, außer der Verarbeitung des Weizens zu Mehl, des Maises zu Whisky, des Hanfs zu Säcken und Seilen, des Tabaks zu den den Rauchern und Kauern genehmen Formen, und des Eisens zu Oefen und schweren Stückgießereien. Ueber unseren Staat bricht aber eine neue Zeit herein. Wir sind zu der Erkenntniß gelangt, daß wir tausend Dinge für das erste und drin-

gendste Bedürfniß ebenso gut wie Alt- oder Neu-England fabriziren können. Innerhalb der letzten vier bis fünf Jahre haben sich die Fabrikanlagen vervierfacht. Auswärtige Capitalisten, welche die Hülfsquellen und Vervollkommnung in der Eisenproduktion geprüft haben, sind davon überzeugt worden, daß Missouri bald einer der größten Eisen produzirenden Staaten der Welt werden muß. Sie nehmen daher keinen Anstand, dem in diesem Industriezweige bereits angelegten Capital Millionen hinzuzufügen.

Es nähert sich die Zeit, wo wir es nicht mehr nöthig haben, unsere Eisenbahnschienen von Europa, viele unserer Thon- und Porcellan-Waaren aus anderen Staaten, unsere Glas- und Eisenwaaren von der guten Stadt Pittsburg und viele von unseren Wollen- und Baumwollen-Waaren aus New England zu beziehen. Sobald aber diese Zeit kommt, dann hat Missouri das große Ziel—der Reichsstaat des Mississippi-Thales zu sein—erreicht.

Der Credit Missouri's.

Ein Land, welches eine solche Fülle materiellen Reichthums wie Missouri besitzt, obgleich noch vielseitig unentwickelt, sollte einen entsprechenden Credit und Beachtung in allen Finanz-Büreaus der Welt haben; die Bonds eines Staates, der, wenn er heute unter den Hammer käme, mindestens seine tausend Millionen Dollars bringen würde, sollten ihren vollen Betrag in Gold werth sein. Trotz der vor dem Kriege contrahirten, schweren Eisenbahnschuld stehen sie bereits fast so hoch. Diese Schuld wird jedoch sehr schnell abgetragen und Missouri's 6prozentige Bonds werden bald auf Pari stehen oder zu einem Premium steigen. In dieser Verbindung dürfte die hinzugefügte Bemerkung am Platze sein, daß der abgeschätzte Werth des steuerbaren Eigenthums in Missouri, zusammen mit denjenigen Modificationen, welche die Assessoren für angemessen erachteten, um die Abschätzungen mit dem wahren und wirklichen Werthe in Einklang zu bringen, im Jahre 1868 die Summe von $1,177,000,000 betrug und daß sich dieser ungeheure Betrag in diesem Jahre auf $1,250,000,000 vermehrt hat.

Viehzucht.

Keiner der großen Weststaaten der Amerikanischen Union ist wohl besser zur Viehzucht geeignet als Missouri. Reiche Getreide- und Mais-Ernten sind hier ebenso gewiß wie die Wiederkehr der Jahreszeiten. Das Clima ist in den meisten Theilen des Staates so mild, daß es die Vorsorge für Obdach und lange Winterfütterung unnöthig macht. Kleine Flüsse mit ihren Verzweigungen und Quellen breiten sich wie ein Netzwerk über den ganzen Staat aus; einige von denselben sind so mit Salz getränkt, daß sie das Vieh zur vollen Nothdurft mit diesem wesentlichen Bestandtheil versehen.

Aus dem Folgenden ersehen wir die Zucht und den Werth der Pferde, Maulesel, Rinder, Schafe und Schweine während des Jahres 1868:

		Werth.
Pferde	375,400	$19,203,427
Maulthiere	86,299	4,822,988
Rinder	933,517	12,169,234
Schafe	1,385,805	1,951,078
Schweine	1,952,532	3,734,006
Zusammen	4,733,453	$41,880,733

Der Werth des Landes in Missouri.

Es ist zu bezweifeln, daß in irgend einem der Mississippi-Thal-Staaten Land zu so billigen Preisen angekauft werden kann wie in Missouri. Mehr als eine Million Acker meist guten Landes sind noch auf der Südseite des Missouri-Flusses als Heimstätten zu vergeben. Zu gleicher Zeit sind in demselben Theile des Staates andere größtentheils südlich vom Osage-Flusse liegende Millionen Acker für fünfzig Cents bis fünf Dollars per Acker zu verkaufen. Vieles von diesem Lande ist jedem anderen zum Wein- und Obstbau und zur Schafzucht geeigneten Boden vortheilhaft an die Seite zu stellen. In dem äußersten südöstlichen Theile des Staates ist ein ausgedehnter Complex des reichsten Erdbodens, welcher durch Entwässerung sehr leicht kann nutzbar gemacht werden und zwar, im Vergleich zu dem dadurch gewonnenen beträchtlichen Grundwerthe, mit verhältnißmäßig geringen Kosten. Nicht nur in der südlichen Hälfte von Missouri kann vieles Land billig angekauft, sondern es können auch gut angebaute Farmen längs den Niederungen des Missouri, sowie überall auf den reichen westlichen, central gelegenen und nördlichen Prärien des Staates, für weniger gekauft werden, als gleiches Grundeigenthum in Illinois kostet. Kein Land des weiten Westens bietet dem unternehmungslustigen, fleißigen Einwanderer mehr Vortheile als Missouri. Ist er ein Farmer, so wartet der fruchtbare Boden bereits seiner schaffenden Hand, und sein Fleiß wird ihm dreißig-, fünfzig- oder hundertfältige Frucht tragen. Ist er ein Bergmann oder ein Handwerker, so wird er wohlbezahlte Arbeit in Fülle finden.

Der Mineralreichthum Missouri's.

Wir können kein besseres Bild von dem Mineral-Reichthum Missouri's geben, als dasjenige, welches Herr R. S. Elliott von St. Louis in seiner kürzlich im Hause der Abgeordneten zu Jefferson City gehaltenen Ansprache vor dem Staatsvorstande der Landwirthschaft und den Mitgliedern der Legislatur entwarf. Die Zuversicht des Herrn Elliott, hinsichtlich des durch Mineralkohle geschmolzenen Eisens, ist bereits durch den Erfolg gekrönt. Die riesenhaften Werkstätten in Carondelet, dem jetzigen Süd St. Louis, bezeugen die Richtigkeit seiner Prophezeiungen, und wir sind fest davon überzeugt, daß auch seine anderen Vorausbestimmungen über unsere Kohlen-Ressourcen sich verwirklichen werden.

Bände und Bände sind über den Mineral-Reichthum Missouri's geschrieben worden. Man hatte denselben zum Lieblingsthema gewählt, und erging sich in pompösem Wortschwall; aber diese Ueberschwenglichkeiten sind, wenn überhaupt, nicht viel über die Wahrheit hinausgegangen, denn alle allgemeinen Lobesphrasen werden durch die Wirklichkeit übertroffen.

Missouri besitzt Kohlen. Es ist im Besitz der nützlichen Metalle. Es hat Salze und Farbestoffe. Es hat Sand und Thonarten für den Gebrauch der Künste. Es hat Stein- und Erdarten zu jedem Gebrauch der Menschheit, von dem Lithographir-Stein bis zur großen Tempelsäule.

Freilich ist dieser große Reichthum größtentheils noch nicht zu Tage gefördert; das darf aber kein Bedauern in uns erregen. Es ist besser für die künftigen Generationen und vielleicht auch für die jetzige, daß der Schlummer der Zeitalter zur Zeit noch nicht in einem großen Umfange gestört worden ist. Es ist Recht, daß dem Unternehmungsgeiste, der Thatkraft und dem Capital noch ein großes, weites, reiche Ernten versprechendes Feld übrig bleibt.

Auch kann es uns nicht zum Vorwurf gemacht werden, daß wir noch so Vieles unentwickelt und unbenutzt hinterlassen. Zeit und Umstände gehen bei der Entfaltung physischer Hülfsquellen Hand in Hand. Der Gang alles Bestehenden ist durch höhere Weisheit geordnet, und wir dürfen uns weder wundern, noch darüber klagen, daß nicht Alles eher zum Austrage kommt. Die allen Dingen gesetzte Zeit muß nicht nur, wenn sie kommt, benutzt werden, man muß sie auch erwarten können.

Phönizische Seeleute versorgten die Märkte von Tyrus mit Zinn aus Cornwallis, während sich Römer daselbst mit der Verarbeitung von Metallen beschäftigten; trotzdem ist der reiche Metallwerth dieses Winkels von England erst innerhalb der letzten 150 Jahre erkannt worden. Zweitausend Fuß tiefe Schachten und viele Meilen weite bis unter das Meer hinlaufende Stollen sind Werke der Neuzeit.

Schon vor drei tausend Jahren war die Dehnkraft des Dampfes bekannt und die heidnischen Priester wandten dieselbe bei ihrem Altardienst an, und dennoch ist die

Dampfmaschine erst seit hundert Jahren der unermüdliche Diener der Menschen; Papin, Savary und Watt hätten ebenso gut Jahrtausende früher leben können; aber es war nicht so bestimmt.

Die Baumeister von Balbek, des Karnatic und der Pyramiden lebten zu der für sie bestimmten Zeit. So auch George Stephenson. Es möchte dem sich selbst bildenden Kohlenarbeiter von Killingworth als eine übermenschliche Aufgabe erscheinen, Steine von solch' collosalem Umfange, wie sie zu den Riesenbauten der Alten verwendet worden, fortzuschaffen. Zu dieser Arbeit war er nicht bestimmt; aber er konnte eine Eisenbahn erbauen, der Locomotive Athem einflößen und so die Handelsinteressen der Menschen beleben.

Archimedes hätte vielleicht ebenso gut wie Franklin vermocht mit dem Blitze zu spielen; dieses war nicht seine Bestimmung. Franklin hätte ebenso gut den Telegraph wie den Blitzableiter erfinden können; aber das Geschick wollte es nicht.

Ganze Zeitalter hindurch war unser großer Strom dahin geflossen, ehe ihn De Soto erblickte oder die Pirogue des Kaufmanns auf seinem Spiegel schwamm, und es sind nicht viel über ein halbes Jahrhundert vergangen, ehe das Dampfschiff zuerst seine Gewässer durchschnitt.

Dennoch kam die Dampfmaschine, die Eisenbahn, die Locomotive, das Dampfboot und der Telegraph zu der rechten, zur bestimmten Zeit; sie kamen, mit Ausnahme der Dampfmaschine, alle innerhalb der letzten siebenzig Jahre, und es trifft die Vergangenheit kein Tadel von unserer Seite, daß sie nicht früher kamen. Niemand kann gerechter Weise darüber klagen, daß Missouri's Fortschritt kein schnellerer gewesen. Seine Bewohner mußten sich erst die Wildniß erobern; indem sie die Hindernisse der rohen Natur bezwangen, haben sie eine große Arbeit gethan.

Aber Missouri hat jetzt einen Wendepunkt seines Lebens erreicht, wo wir in jeder Hinsicht einen schnelleren Fortschritt und daher auch eine gründlichere Entwickelung ihres Mineral-Reichthums zu erwarten haben. Das Capital hat sich auf die verschiedenartigste Weise und besonders auch durch die verbesserten Beförderungsmittel angehäuft; andere Ereignisse haben thatsächlich unsere geographische Lage verändert und uns Vortheile für die Einwanderung und das Wachsthum verliehen, deren wir uns früher nicht zu erfreuen hatten.

Noch vor fünfundzwanzig Jahren war Alles westlich von diesem Staate bis zur Küste des Stillen Meeres eine einzige große Wildniß. Außer dem kärglichen Handel der „Trappers" und dem sehr beschränkten Ueberlandverkehr nach Mexico, war in den Millionen Quadratmeilen auch nicht eine Spur der Civilisation zu finden. Die Geographie bezeichnete sie auf ihren Karten als „die große Wüste," die unfruchtbaren Gebirge und die dahinter liegende unermeßliche Steppe.

„Fern durch die pfadlos', öde weite Wüste
Zog der Missouri seine trübe Fluth,
Die hier die unbekannte Urwelt küßte,
Wo nur der Donnerschlag, des Kampfes Wuth,
Der Heerde Stampfen und der Wilden Schaaren
Das Echo weckten, das seit tausend Jahren
Geschlummert hat! Hier stieg kein Sabbath nieder,
Noch rief zum Tempel Glockenklang die Brüder."

Die im Osten und Norden von uns gelegenen Staaten bevölkerten sich erst und hatten noch billiges Land genug, um den Einwanderer anzulocken. Unsere eigenen Ressourcen waren bis dahin fast noch unbekannt. Tausenden von thätigen, Heim-

stätten im Westen suchenden Leuten behagten die „Institutionen" unseres Staates nicht. Obleich das Wachsthum desselben ein schnelles war, stand es doch hinter dem anderer, begünstigterer Staaten zurück.

Jetzt ist Alles anders geworden. Bis zur Stillen Meeres-Abdachung haben sich Staaten und Territorien westlich von uns gebildet. Die Küsten des großen, bevölkerten Amerikanischen Bürgerreichs werden von den fernen Meeren bespült. In den goldenen Gefilden Californiens entspringen riesenhafte Unternehmungen, welche den Sierra Nevada bemächtigen und eine Eisenbahn über seine Gipfel führen; in den Tiefen der Felsengebirge breitet Mammon seine funkelnden Schätze aus, und die einstige Wüste wird von den Eisengeleisen des Handels durchkreuzt. Die Pacific-Eisenbahn des Asa Whitney, dieses Traumbild von 1845, ist 1868 zur Wirklichkeit geworden und in wenigen Jahren wird der Continent von noch mehr Linien umgürtet sein.

Missouri hat aufgehört der Grenzstaat zu sein; sein Clima, sein Boden und seine Mineral-Hülfsquellen finden endlich eine richtige Würdigung; seine Bevölkerung, seine Verkehrsstraßen, sein Reichthum und seine Anziehungskraft mehrt sich zusehends. Wir scheinen bei dem Zeitpunkte angekommen zu sein, von dem wir erwarten mögen, daß die Mineralien dieses Staates mit der vollen Kraft eines genügenden Capitals und allen Hülfsmitteln der fortschreitenden Wissenschaft werden ausgebeutet werden.

Diese Zeit mußte erst abgewartet werden. Die edleren Metalle werden in den Gegenden, wo man deren vermuthet, gewöhnlich auch sogleich gesucht. Gold und Silber erwecken die Begierde für deren Besitz, und alle Hindernisse der Entfernung, sowie der Entbehrung, werden im Verfolg derselben überwunden. Aber Kohlen und Eisen, Blei und Kupfer vertreten sociale Interessen; denn zwischen ihnen besteht eine Verwandtschaft, die es nicht zuläßt, für sich allein zu existiren. Hieraus folgt, daß der Kohlen- und Mineralien-Reichthum Missouri's, so lange bis die Bevölkerung, das Capital und die Verkehrsmittel genügend vorgeschritten, nur theilweise entwickelt werden konnte.

Kaum ein halbes Jahrhundert ist verflossen, seit Pennsylvaniens Anthracite-Kohlen zuerst von den Minen auf den Markt gebracht wurden und ihre Nutzanwendung zur Kenntniß kam, und doch ergiebt dieses Mineral jetzt einen jährlichen Werthbetrag von fünfzig Millionen Dollars. Es ist nicht über dreißig Jahre her, daß man anfing, Pennsylvanier Eisenerze in mit Anthracite-Kohlen geheizten Oefen zu schmelzen. Wie sehr die Bewohner dieses Staates durch Eisen und Kohlen an Wohlstand gewonnen, und wie thatkräftig sie vorwärtsschreiten, ist allgemein bekannt.

Pennsylvaniens großes Kohlen- und Eisen-Zeitalter begann, als die Zeit dazu reif war. Wir können dies mit demselben Rechte von Missouri erwarten: Noch vor vierzig Jahren wurde alles Eisenerz in Pennsylvanien mit Holzkohlen geschmolzen, wie es noch jetzt in Missouri geschieht, und in demselben Grade wie sich Pennsylvaniens Thätigkeit ausgedehnt hat und Gewinn bringend geworden ist, wird auch Missouri in der Zukunft ihren Mineralreichthum entwickeln und zur Geltung bringen.

Die Kohle in Missouri.

Die Geologen behaupten, daß sich Missouri's Kohlenlager über einen Flächenraum von 26,887 Quadratmeilen ausbreiten — also fast viermal so groß als Massachusetts, und mehr als ein halbmal so groß als New York und Pennsylvanien sind; ihre Breite genügt, um dreizehn Staaten wie Delaware und zwanzig solcher wie Rhode Island daraus zu machen. Man schätzt diese ungeheure Fläche von Kohlenländereien auf

durchschnittlich fünf Fuß Mächtigkeit bearbeitbarer Kohle und giebt den gesammten Vorrath dieses unermeßlichen Lagers auf mehr als einhundert vierunddreißig Tausend Millionen Tonnen an.

Erstaunliche Zahlengröße (134,000,000,000 Tonnen), wer vermag sich einen Begriff davon zu bilden! Wir vermögen uns nur annähernd eine Vorstellung davon zu machen, wenn wir den Verbrauch in einem Jahre auf hundert Millionen Tonnen annehmen und bei solch enormem Verbrauche auf dreizehnhundertundvierzig Jahre genug haben.

Es fällt schwer sich ein solches Größenverhältniß einer Kohlenmasse zu vergegenwärtigen. Wie beträchtlich auch der Verbrauch der Pennsylvanier Kohle sein mag, so übersteigt derselbe wohl kaum, auch einschließlich der Ausfuhr nach anderen Staaten, zwanzig Millionen Tonnen per Jahr. Wir könnten also von unseren Kohlenlagern eine fünfmal größere Ausbeute als die jährliche in Pennsylvanien machen und noch mehr als genug für die nächsten dreizehn Jahrhunderte übrig behalten.

Diese Annahmen des unermeßlichen Kohlenreichthums in Missouri mögen Vielen übertrieben vorkommen. Aber wenn sie zu hoch scheinen sollten, so laßt sie uns um drei Viertel reduziren. Wir wollen den ganzen Vorrath der zur Bearbeitung geeigneten Kohle nur auf dreiunddreißig Tausend fünf hundert Millionen (33,500,000,-000) anschlagen, so werden wir doch, nach dem Maaßstabe des jährlichen Verbrauchs in Pennsylvanien, genug haben, um uns für einen Zeitraum damit zu versorgen, welcher der christlichen Aera fast gleichkommt. Dieses unermeßliche Kohlenlager liegt unterhalb einer Region von großem landwirthschaftlichen Gehalt, in der alle Erzeugnisse der gemäßigten Zone zur vollen Reife gedeihen, und somit scheint diese Gegend durch den reichen, ergiebigen Boden auf der Oberfläche und die unschätzbaren fossilen Brennmaterialien unter derselben doppelt gesegnet zu sein. In dieser Hinsicht hat unser Staat den Vorrang vor Pennsylvanien; wir haben in unserer Kohlenregion größere landwirthschaftliche Ressourcen als sie sich in denselben Localitäten Pennsylvaniens vorfinden. Pennsylvanien gräbt die Kohlen aus den öden Bergen heraus—Missouri wird sie von unterhalb der fruchtbaren Ebenen zu Tage fördern.

Diese Kohle wird für uns einen unberechenbaren Werth haben, indem sie sowohl uns zu billigem Preise mit Feuerungsmaterial versorgt, als auch die bewegende Kraft zu allen mechanischen Zwecken verleiht. Durch die Kohle wird den Annehmlichkeiten des Hauses und Heerdes und der schaffenden Industrie gleich wohl gedient.

Vor der Erfindung der Dampfmaschine mußte sich die Menschheit für das Treiben der Maschinerie auf die eigenen Muskeln, oder auf Wasserkraft, oder auf die launenhaften Winde verlassen. Die ersteren waren für größere Arbeiten unzureichend, die zweite nur in vereinzelten Gegenden vorhanden und die letzten zu sehr dem Zufall unterworfen, um für eine Fabrik zu genügen, welche gleichzeitig auch vieler Hände Arbeit bedurfte. Wollen- und Baumwollen-Spinnereien würden ohne die Dampfmaschine auf Wasserströmungen angewiesen sein, und ihre Localität würde, abgesehen von allen anderen Unbequemlichkeiten, an solchen Orten gewählt werden müssen, wo sich dieselben vorfinden.

Aber die Dampfkraft erlöst uns von der Abhängigkeit der Muskel-, Wasserfall- und Windkraft zum Treiben unserer Maschinerie. Jetzt kann man eine Fabrik errichten, oder eine Fabrikstadt an dem Platze bauen, wo zugleich Arbeitskraft, Rohstoffe und schnelle Beförderung beisammen sind; doch würde eine Stelle, wo sich auch voll-

auf Brennmaterial vorfindet, vorzuziehen sein. Und daher finden wir, daß Fabriken und Fabrikstädte da erstehen, wo diese günstigen Verhältnisse vorhanden sind.

Die zahllosen Oerter und Städte, welche innerhalb der letzten zwanzig Jahre in Ohio, Indiana und vielen Theilen von Illinois an der Eisenbahn oder an den Flüssen da aufgeblüht sind, wo Kohlenvorräthe leicht zugänglich, liefern den Beweis für die Ursache und Wirkung solcher begünstigenden Verhältnisse. Die Zunahme der Bevölkerung in diesen Staaten, binnen weniger Jahre, hat ihren Grund zum großen Theil in dem durch die gewerbliche Industrie verursachten Wachsthum der Städte.

In Missouri werden sich dieselben Thatsachen wiederholen. Unser Volk wird nicht dabei stehen bleiben, fast alle fabrizirten Waaren von außerhalb einzuführen, besonders wenn es die Rohstoffe dazu besitzt. Wir können mit Zuversicht annehmen, daß die Zeit nicht fern ist, daß sich in Städten und Flecken an den Eisenbahnlinien, in allen Theilen unserer ausgedehnten Kohlengegend, eine starke Handel und Gewerbe treibende Bevölkerung sammeln werde.

Unsere Fabrik-Industrie wird sich nicht allein auf den einheimischen Handel, sondern auch auf ferner liegende Märkte erstrecken. Im Süden und Südwesten von uns wird die Arbeit noch auf viele Jahre nicht so ausgedehnt und mannichfaltig sein, um die Fabrikwaaren für den eigenen Verbrauch herzustellen. Missouri wird mit der Zeit ein eifriger Mitbewerber für die Versorgung dieser Gegenden werden, in denen die Hitze und Feuchtigkeit, welche Zucker und Baumwolle reifen, der allgemeinen Fabrik-Industrie hinderlich sind.

Fernhin in den Schluchten der Felsengebirge, wo noch vor nur fünf Jahren der einsame „Trapper" oder der unstäte Indianer die einzige menschliche Gestalt war, höhlt jetzt der Bergmann diese ewigen Hügel aus und der geduldige Goldwäscher schöpft pfannenweise den Sand der lachenden Gewässer. Flecken und nicht unbedeutende Städte sind jetzt über die ehemalige Wildniß zerstreut. Selbst da, wo das Klima ein Bewässerungs-System nothwendig macht, hat sich die Landwirthschaft des Bodens bemächtigt; denn, wenn selbst die Wasserzuführung viel Arbeit erfordert, so lohnt doch die Ernte reichlich dafür. Die Millionen Menschen, die sich bald in diesen Gebirgsketten ansiedeln werden, werden vieler und verschiedenartiger Fabrikwaaren bedürfen, und, wenigstens einen Theil derselben, wird ihnen Missouri liefern.

Centralpunkte der Kunst, Wissenschaft und Industrie werden sich von Jahr zu Jahr innerhalb unserer Grenzen immer mehr bilden, und eine nach Hunderttausenden zählende Bevölkerung, mit allen den Bedürfnissen des civilisirten Lebens, wird die Städte Missouri's bewohnen.

Wenn man diese Resultate nicht in der Zukunft voraussehen wollte, so müßte man annehmen, daß dieselben Ursachen, die anderswo gewisse Wirkungen hervorbrachten, hier in Missouri erfolglos sein sollten; es hieß annehmen, daß wir allein von der ganzen Amerikanischen Welt die Hände in den Schoos legen würden.

Missouri fühlt aber im Gegentheile neue Lebensströme in allen Gliedern seines Riesenkörpers. Seine Einwohnerzahl vermehrt sich jährlich um zweihundert Tausend, und wird sich nicht mehr lange für die Handwerkszeuge und Geräthe des täglichen Gebrauchs auf fremde Fabriken verlassen.

Unser Klima und unser Boden sind nicht unbeachtet geblieben. Kluge Landwirthe haben bereits ihre Kunst bewiesen und werden nicht aufhören, in allen Industriezweigen fortzuschreiten. Es ist unmöglich, daß unsere Kohle so vernachlässigt werden sollte, daß sie nicht die Resultate durch Belebung der Industrie und der Förderung des

zunehmenden Wohlstandes beschleunige, welche der Schöpfer beabsichtigte, als er diese ungeheuren Massen gerade dorthin legte, wo wir sie finden.

Missouri's Metalle.—Das Eisen.

Die metallischen Ressourcen Missouri's sind in größerer oder geringerer Fülle über einen mehr als zwanzig Tausend Quadratmeilen umfassenden Flächenraum vertheilt. In diesem unermeßlichen Bereich giebt es Hunderte von Stellen, welche so vielversprechend sind, daß sie das gründliche Suchen nach diesen Schätzen rechtfertigen; außerdem giebt es viele Plätze von unübertrefflichem Reichthum.

Eisen, das nützlichste von allen, welches sowohl in der Hütte wie im Palaste seine Verwerthung findet, ist das hauptsächlichste Metall Missouri's, und obgleich es in den vergangenen Jahren dem Blei an Werthertrag nachstand, wird es doch in der Zukunft alle anderen metallischen Produkte unseres Staates übersteigen.

Die Eisenminen Missouri's enthalten nicht nur beispiellos große Massen, sondern ihre Erze sind fast noch mehr durch ihre Güte als durch ihre Fülle bemerkenswerth. Es ist eine ebenso befriedigende als sonderbare Thatsache, daß die werthvollsten Eisenerze der Welt in Missouri in unübertroffener Reinheit gefunden werden.

Was das Quantum unserer Eisenerze betrifft, so wäre es vergeblich, dasselbe in Zahlen ausdrücken zu wollen; es ist, kurz gesagt,—unerschöpflich.

Die „Iron Mountains" und der „Pilot Knob" sind als die großartigsten Eisengestaltungen des Welttheils bekannt. Aber selbst, wenn wir diese wunderbaren Eisenmassen ganz außer Acht lassen, so hat Missouri noch andere Eisenminen, welche nicht allein für Missouri, sondern auch für die ganze Union während vieler Generationen ausreichen werden. Die Iron Mountains und der Pilot Knob nehmen die Bewunderung so in Anspruch, daß man die geringeren Minen fast übersieht; dennoch würden die letzteren in andern Staaten und Ländern sehr geschätzt werden. Sie erscheinen nur klein im Vergleich mit den beiden großen Weltminen. Es ist eine bemerkenswerthe Thatsache, daß die hauptsächlichsten Eisenlager Missouri's zugleich solche sind, welche die reichsten und die reinsten, je gekannten Erzarten enthalten. Wir haben bis jetzt sieben Schmelzöfen im Staate, in welchen die Eisenerze mittelst Holzkohlen geschmolzen werden. Das erzeugte Eisen ist von ausgezeichneter Güte und für manche Zwecke unvergleichlich.

Die Missouri-Erze sind so reich und rein, daß die Holzkohlen-Schmelzöfen im Staate von achtzehn bis zwanzig Tonnen Eisenbarren täglich ganze Wochen hindurch geliefert haben. Dieser Ertrag ist noch nie durch irgend einen andern Holzkohlen-Schmelzofen in irgend welchem andern Theile der Welt erzielt worden.

Durch die bereits bestehenden Schmelzöfen wird einer beträchtlichen Volkszahl mittel- und unmittelbar Beschäftigung und Unterhalt gewährt. Würde das Eisen (wie es sein sollte,) in alle die verschiedenen Formen, welche es annimmt, ehe es thatsächlich in den Gebrauch des Consumenten kommt, auch hier verarbeitet, so würde sich die Zahl der beschäftigten Leute blos durch das Produkt unserer jetzigen Schmelzöfen um ein Bedeutendes vervielfältigen.

Die Eisenproduction Missouri's hat erst ihren Anfang genommen. Noch vor wenigen Jahren waren "The Mountain" und "The Knob" nur geologische Merkwürdigkeiten. Es ist erst eine kurze Zeit her, daß eine Eisenbahn dahin führt, oder

seitdem eine andere Eisenbahn in der Nähe der „Moselle“- und der „Meramec-Werke“ gebaut worden, und von dieser kurzen Periode waren vier Jahre die aufgeregte Zeit des Aufruhrs und Krieges.

Man hat erst jetzt begonnen, unsere Eisenerze mittelst mineralischer Kohle zu schmelzen. Wie der Keim der Eichel dem hundertjährigen Eichbaum gegenüber, so sind die schwachen Versuche dieser neuen Industrie den umfangreichen Unternehmungen und Resultaten gegenüber, welche die nächste Zukunft erleben wird.

So lange die Eisenproduktion Missouri's von Holzkohlen abhängig war, mußte sie eine sehr beschränkte bleiben, da dieses Feuerungsmaterial nur in kleinem Maaßstabe zu erlangen war. Sobald wir aber die mineralische Kohle verwenden, wird der ausgedehntesten Production nichts mehr im Wege liegen.

Die Versuche, Missouri's Erze mit Mineral-Kohlen zu schmelzen, sind vollständige Erfolge. In Indiana, wo Missouri-Erze mit Indiana-Kohlen geschmolzen worden, ergaben dieselben ein vorzügliches, sowohl für die Gießerei als zum Schmieden geeignetes Eisen. Dasselbe erwartet man von Carondelet und andern Plätzen mit Kohlen von Illinois.

Ueber den Erfolg des Schmelzens unserer Erze mit westlicher Mineralkohle hegen die praktischen Kenner der Eisenindustrie auch nicht den geringsten Zweifel. Aber nur Solche, denen es bekannt ist, welche andere Industriezweige sich aus der Verfertigung des Eisens mit Mineralkohle in andern Ländern entwickelt haben, können die Bedeutung der Schritte, welche man jetzt thut und die wichtigen daraus folgenden Resultate genügend würdigen.

Kohle und Eisen haben einen viel höheren Werth für England, als alles Gold Australiens für diese Colonie hat. Pennsylvanien's jährlicher Werthbetrag der Kohle und des Eisens ist größer als der des californischen Goldes. Ob wir in Missouri Goldminen besitzen oder nicht, ist unwichtig; so lange wir unsere Eisenerze und Kohlen in gleich unbeschränkter Fülle vor uns haben, steht uns das Gold der Andern zu Gebote.

Als J o h n P e r r y seinen ersten Eisenschmelzofen unterhalb P o t o s i baute; als Samuel M a s s e y in die Wildniß vordrang und einen Ofen und Schmiedehammer an der herrlichen Quelle des Meramec errichtete; als C h o u t e a u, H a r r i s o n und V a l l e am „Iron Mountain“ Schmelzöfen errichteten, um das geologische Wunder nutzbringend zu machen; als B o g y und seine Gefährten den Gipfel des „Pilot Knob“ erstiegen, um seine reichen Erze in Beschlag zu nehmen für die Feuer an seinem Fuße; als jeder dieser Eisenpioniere sein eignes Unternehmen betrieb, da wurde das Mississippi-Thal durch verstärkte Bevölkerung und vervielfachte Verbesserungen auf d e n Tag vorbereitet, der diese unermeßlichen Eisen-Ressourcen Missouri's zur vollen Würdigung bringen wird. Dieser Tag dämmert jetzt herein. Wir hoffen bald den vollen Glanz seiner aufgehenden Sonne zu schauen. Aber das Hereinbrechen dieses Tages schon während des gegenwärtigen Zeitalters haben wir allein jenen unternehmenden Männern zuzuschreiben, welche zuerst ihre Mittel und Kräfte auf die Eisenproduction verwendeten und den Beweis für die Vorzüglichkeit unserer Erze lieferten; deren rastloser Fleiß die Natur in ihrer ursprünglichen Erhabenheit bezwang und unsere geologischen Merkwürdigkeiten zu Quellen des Reichthums umwandelten. Statt der chemischen Analyse unserer Erze, haben wir jetzt die praktischen Beweise durch die Holzkohlen-Schmelzöfen, welche täglich zwanzig Tonnen liefern. Darum alle Ehre den Eisenpionieren Missouri's.

Auch Diejenigen sind aller Ehre werth, die unsere Eisenbahnen bis zu unseren großen Eisenminen und in die Nähe anderer geführt haben. Gleich den Helden im Feldzuge bedurften sie der Ausdauer und des Muthes; aber dafür sind auch ihre Werke Denkmäler für alle Zeiten.

Die Süd-Pacific Eisenbahn, welche dereinst über dreihundert Meilen metallreichen Bodens hinlaufen wird, führt nahe bei den durch Herrn Massey errichteten, jetzt durch Herrn James geleiteten Minen, und auch bei den Moselle-Bergwerken der Herren Brown u. Co. vorbei. Sie kommt auch in die Nähe von vielen anderen Eisenlagern, welche zwar noch nicht bearbeitet, aber für sehr werthvoll gehalten werden, und von wo aus die Erze sehr vortheilhaft nach den St. Louiser Schmelzöfen, oder nach Franklin und anderen Orten per Fluß oder Eisenbahn gebracht werden können, wo mineralische Kohlen ihrer warten.

Die Iron Mountain Eisenbahn führt zu den größten Minen der Welt und befördert zu billigen Preisen ihre reichen Schätze in Quantitäten, wie das jetzige und das zukünftige Bedürfniß es nur erfordern mag. Keine Eisenbahn in irgend einem Lande erstreckt sich zugleich nach so großen und so werthvollen Erzeugnissen der Natur. Sie berührt in einer Gruppe das Elba und das Danemora der westlichen Hemisphäre.

Etablissements in Cincinnati und Pittsburg, die sich noch vor Kurzem gezwungen glaubten, ihre Erze vom Lake Superior zu beziehen, erkennen jetzt an, daß Missouri ihre einzige sichere Zuflucht ist.

Das Schmelzen der Eisenerze mit Mineral-Kohle ist nur der Anfang in der Vervollkommnung dieses Industriezweiges. Binnen Kurzem werden wir uns nicht genügen lassen, nur Eisen zu produziren, sondern wir werden auch die Erzeugnisse unserer Schmelzöfen in Stahl verwandeln; und, außer den zehntausend anderen Nutzanwendungen dieses Produkts, wäre es nicht zu verwundern, wenn unsere Eisenbahnen in wenigen Jahren mit Stahl- statt Eisenschienen gebaut würden. Die Annahme, daß wir dereinst Eisenbahnen von Stahl haben werden, mag Vielen als übertrieben erscheinen. Wer vermag aber dem Fortschritt Schranken zu setzen? Dies wäre ebenso thöricht, als mit dem König Kanut dem Meere gebieten zu wollen. Die Welt ist stets im Fortschreiten und in der Verbesserung begriffen. Erst seit fünfzig Jahren bestehen die Eisenbahnen mit Locomotiven überhaupt, und es wird nächsten Oktober erst vierzig Jahre, seit die erste Locomotive in Amerika auf einer Eisenbahn in Bewegung gesetzt wurde. Eine Voraussagung, daß wir Dasjenige ausführen würden, was wir wirklich zu Stande gebracht haben, würde noch übertriebener geschienen haben als eine Prophezeiung, daß wir in wenigen Jahren nur Stahlschienen auf den Amerikanischen Eisenbahnen legen werden, und daß Stahl für tausend andere Dinge in Gebrauch kommen wird. Die in England gemachten Experimente bekunden den großen Vorzug und die unendlich größere Dauerhaftigkeit von Stahl- über Eisenschienen, und deshalb werden sie bereits vielfach fabrizirt.

Gut organisirte Eisenwerke produziren den Stahl in großen Quantitäten mit einem nur 40 Prozent größeren Kostenaufwande als den des Eisens. Je nachdem aber das Capital zunimmt, wird auch der erhöhte Preis einer besseren Waare gegenüber immer weniger in Betracht kommen.

Also, welch' herrliche Zukunft eröffnet sich uns für die Eiseninteressen Missouri's, wenn wir fortfahren, unsere Erze durch die unerschöpflichen Mineral-Kohlen von Illinois und Missouri Millionen-Tonnenweise zu schmelzen, und die Produkte unserer Erze, die an sich selbst schon von unvergleichlicher Reichhaltigkeit und Reinheit sind,

mit Anwendung aller neuerfundenen Prozeduren zu ihrer höchsten Vollkommenheit auszubilden.

Die Phantasie vermag kaum diese wahrscheinliche Zukunft herrlich genug auszumalen. Die Steinkohle, anstatt der Holzkohle, um die Erze unseres Staates zu schmelzen, wird uns ein gutes und billiges Produkt liefern, welches den Markt controlliren wird; und es scheint ein ebenso unvermeidliches, sich daraus ergebendes Resultat, daß Missouri der Mittelpunkt des Eisenhandels in diesem großen Thale werden wird. Der Umfang dieses Handels in zukünftigen Jahren kann nur von Denjenigen ermessen werden, welche es vermögen, die künftige Entwickelung anderer Industrien im Mississippi-Thale und westlich von uns bis zum Oceane zu erfassen.

St. Louis wird die Eisenkrone des Festlandes tragen. Sie wird die Stahlglieder schmieden, um die tributpflichtigen Reiche an sich zu ketten. Ihre Eisenwerke werden eine hervorragende Stelle in den glänzenden Erfolgen einnehmen, welche in der nächsten Zukunft die Geschichte einer Stadt schmücken werden, deren steuerbares Eigenthum schon jetzt einem Drittel des Werthes des ganzen Staates gleich ist. Der ihr naturgemäß zustehende Handel, welcher in den letzten Jahren durch feindliche Einflüsse im Norden und durch bürgerliche Mißstände im Süden gestört war, wird sich mit hinzugekommenen Millionen wieder aufbauen. Die öffentliche Stimme verlangt vom Congreß, daß die große Abdachung von St. Paul sowohl als von Sioux City bis zum Golf von Hindernissen befreit und ein billiger Ausfluß zum Meere hergestellt werde. Große Landesstrecken des Nordens und Nordwestens, welche, unbewußt der ihnen entgegenstehenden Hindernisse, durch Kraft und Arbeit productiv gemacht worden, werden ihren Stapelplatz in unserer Metropole finden. Uns abholdes Capital hat sich bemüht das Festland in Pässen zu durchkreuzen, in denen ein ewiger Winter herrscht; aber die Elemente sind allmächtig, und die nach dem Stillen Meere führende Eisenbahn, welcher der Schnee kein Hinderniß bietet, wird uns den Handel Indiens auf, von Missouri Erzen verfertigten Schienen zuführen.

Blei.

In der ganzen, metallreichen (sich über 20,000 Quadratmeilen weit erstreckenden) Region Missouri's werden die Erze nützlicher Metalle, besonders des Bleies, gefunden; an manchen Stellen freilich nicht in lohnenden Massen, aber in anderen wieder in solch' überreicher Fülle, um zur Ausbeutung im allergrößten Maaßstabe anzuregen.

Diese Ausdehnung des metallischen Areals entspringt aus der geologischen Bildung eines großen Theiles der Südhälfte des Staates. Die vorzüglichsten Felsen dieser Region bestehen aus dem kohlensauren Kalkstein der unteren silurischen Erdschichte. Diese Felsen sind bleihaltig und man findet dort, wo sie sich vorfinden, mehr oder weniger reiche Ablagerungen.

In manchen Theilen des Staates ist der Kalkstein mit Sandstein und anderen Bildungen überlagert, in welchen man nur sehr selten irgend welche Metalle findet. In anderen Theilen sind die Metall erzeugenden Felsen an oder nahe der Oberfläche, und da sind Erze in Fülle vorhanden, besonders Blei. Diese Felsen sind seit ihrer Erschaffung so wenig durch vulkanische Einflüsse gestört worden, daß es für gewöhnlich nicht schwer hält, da, wo die Erze nicht an der Oberfläche erscheinen, zu bestimmen, wie tief sie darunter liegen, und fast in keinem Theile der besprochenen Gegend liegen sie zu tief, um nicht von dem Bergmanne erreicht werden zu können.

Man glaubt nicht, daß es in irgend einem Theile der Welt eine so große Masse von Blei erzeugenden Felsen giebt, welche so regelmäßig vorkommen, so gleichmäßig vertheilt, so leicht erkannt werden können und in so großem Maaßstabe vorhanden sind als hier.

Dieses Erz findet sich meistens als Schwefelblei oder Bleiglanz, in horizontalen Schichten, in Streifadern, in einer Vereinigung der beiden ersten, in „Bugs" und „Pockets" und in regelmäßigen Adern vor. Der größte Ertrag wird aus den horizontalen Schichten und aus den Streifadern gewonnen; in vielen Stellen sind auch regelmäßige Adern geöffnet worden, welche man für unerschöpflich hält. Im südlichen Theil von Franklin befinden sich mehrere Erzadern, in deren Werth und Ergiebigkeit das beste Vertrauen nicht nur von professionellen Geologisten, sondern auch von praktischen Bergleuten gesetzt wird.

Das Blei ist seit früher Zeit ein Produkt Missouri's gewesen. Man kannte seine Minen seit der Zeit, als John Law unter seinem Schutze die Abenteurer aus Frankreich herüberbrachte, um hier ihr Glück in dem sogenannten „Mississippi-Schema" zu machen. Die Gewinnung und das Schmelzen der Erze haben viele Jahre lang eine große Anzahl Menschen beschäftigt und die Ausfuhr des Bleiprodukts hat demgemäß einen beträchtlichen Profit ergeben. Die Arbeit geht in vielen Theilen der Metallregion ruhig und unausgesetzt weiter und könnte noch unendlich viel mehr ausgedehnt werden.

Unsere Bleilager üben auch unmittelbar einen günstigen Einfluß auf den Fortschritt der Landwirthschaft und des Gartenbaues aus. Beobachtende Leute, welche anfänglich durch den Ruf des Metallreichthums nach Missouri gelockt werden, erkennen aus eigner Anschauung den hohen Werth seines Bodens und Klimas für den Obstbau und die Landwirthschaft im Allgemeinen. Einige derselben lassen sich hier nieder, um zu säen und zu ernten oder Viehzucht zu treiben, oder sie pflanzen Obstgärten und Weinberge an; diejenigen aber, welche sich nicht bei uns niederlassen, geben die Veranlassung, daß Andere es thun. Viele tragen, gleich den das Land Canaan ausforschenden Spionen, Weintrauben mit sich fort, um für das „fette Land"—die Ergiebigkeit des Bodens — Zeugniß zu geben.

So können wir auch von einer großen Anzahl unserer eigenen Bewohner, welche zuerst von dem verführerischen Mineral in die Bleiregionen gelockt wurden, erwarten, daß sie sich der Obst- und Weinzucht auf der Oberfläche widmen, während Andere mit Schachten und Stollen zu den unterirdischen metallischen Schätzen dringen. Prof. Swallow hat durch Analyse der Bodenarten bewiesen, daß Millionen Acker Landes in den Bleigegenden die erforderlichen Bestandtheile zum Weinbau besitzen. Dieselben Regionen sind auch die Heimath der Pfirsiche, welche seit der ersten Ansiedlung des Landes stets einen guten Ertrag gab und niemals gänzlich mißrieth, ausgenommen im Jahre 1864, als die Temperatur auf 23 Grad unter Null sank.

In der That glücklich ist Missouri, Millionen Acker Landes zu besitzen, auf denen, außer den gewöhnlichen Landprodukten, die köstliche Pfirsiche eine sichere Ernte gewährt, wo Aepfel und Birnen sich durch Größe und Geschmack auszeichnen, wo die Traube nicht allein ihren Saft zu den besten Weinen liefert, sondern auch in solcher Fülle wächst, daß daraus Branntweine von besserer Qualität, als die importirten, durch Destilliren gewonnen werden können, und wo der Landmann Getreide und Früchte auf der Oberfläche und unter derselben seine mineralischen Reichthümer finden kann. Doch noch glücklicher wird Missouri sein, wenn seine Blei-Interessen zur

völligen Entwickelung gelangen, und seine Hügel, wie schon so viele in Washington und Jefferson County, in dem Karmin der Pfirsiche, im Purpur der Weintraube prangen, und wenn es seine festlichen Tafeln mit jenen harmlosen, aber erheiternden Getränken besetzt sieht, für deren Erzeugung die Natur das Klima und den Boden geschaffen hat.

Kupfer.

Das Auffinden massiven Kupfers in Adern an den Gestaden des „Lake Superior" hatte einen niederschlagenden Einfluß auf andere Lokalitäten, in denen nur Kupfererze gefunden wurden, ausgeübt. Man setzte voraus, daß es vortheilhafter sei, das massive Kupfer aus den Minen zu holen, als nach den Erzen zu graben. Doch dies beruht auf Irrthum; erstens, weil das in massiven Stücken gewonnene Kupfer ebensowohl wie die Kupfererze geschmolzen werden muß, und zweitens, weil Kupfererz enthaltende Minen gewöhnlich mit weniger Kosten betrieben werden können.

Aber Leute, welche nicht vollständig mit der Natur der Mineral-Adern vertraut sind, glauben gewöhnlich, daß Erzminen nicht so werthvoll sein können, als Metall-Minen, und daher zögerte man mit dem Capital, es zum Betrieb der ersteren anstatt der letzteren anzulegen. In Folge dessen sind für die Kupfer-„Aussichten" Missouri's nicht so große Auslagen gemacht worden, als die, welche die Minen des „Lake Superior" erforderten. Die Bürger dieses Staates schenkten, mit wenigen Ausnahmen, dem Gegenstande gar keine Aufmerksamkeit, und die, welche sich auf dieses Feld wagten, haben es aus Mangel an Fachkenntniß und Capital zu ihrem Verluste gethan.

Es ist jedoch wahr, daß, sollte es wirkliche Kupferadern in Missouri geben, welche die Ausbeutung genügend lohnen würden, sie sich als werthvoller als die Adern massiven Kupfers des dadurch so berühmt gewordenen Lake Superior Distrikts erweisen werden; nicht nur, weil wir ein milderes Clima haben und leichter auf der Erdoberfläche arbeiten können, sondern auch weil sich die Erze hier zu größerem Vortheil verarbeiten lassen. In unseren Adern würde weniger Sprengen nöthig sein, noch bedürften wir der kostspieligen unterirdischen Arbeiten, um das Erz zu spalten wie die massiven Kupfermassen, und könnten unsere Erze, nachdem sie zu Tage gefördert, mit geringerem Kostenaufwande zum Schmelzen zubereiten.

Aber, ob wir eine einzige Kupferader in Missouri besitzen, die zu bearbeiten sich lohnen würde, ist bis jetzt ein Ding des Wünschens und Hoffens. In allen Anpreisungen des Mineralreichthums von Missouri wird das Kupfer mit angeführt und man nimmt allgemein an, daß der Staat reich an Kupfer sei. Es ist dies wohl möglich, doch bis jetzt noch nicht erwiesen.

Wir können daher von diesem wichtigen Metall nicht wie von dem Eisen und der Kohle sagen, daß es nicht nur dem Staate durch den Werth seiner Ausfuhr großen Gewinn gebracht, sondern auch mehr oder weniger den Fortschritt der Landwirthschaft und des Handels beschleunigt habe. Bis jetzt hat das Kupfer weder den Farmen noch den Eisenbahnen irgend welche erhebliche Dienste geleistet, noch hat es sich im Handel oder in dem Fabrikwesen des Staates besonders bemerkbar gemacht.

An vielen Orten ist nach Kupfererz gegraben worden und viele Tausend Dollars Werth geschmolzenes Kupfer ist von Missouri aus zum Markt gebracht worden. Auch diese Erze sind, wie die unseres Eisens und Bleies, von großer Reinheit. Keine störenden Substanzen stehen dem Schmelzen entgegen und durch eine ganz gewöhnliche

Procedur wurde Metall erzeugt, dem nur fünf Prozent von absoluter Reinheit fehlten. Aber dennoch ist in Missouri noch keine Kupfermine so bearbeitet worden, daß alle Zweifel über den Erfolg gehoben worden wären.

Dennoch glauben Diejenigen, welche am besten mit anderswärtigen Kupferminen bekannt sind und die metallische Geologie Missouri's sorgfältig geprüft haben, fest an das Vorhandensein von reichen Kupferadern. Sie wissen auch, daß alle praktischen Bergleute aus Cornwall, die je in unseren Minen gearbeitet haben, die Spuren von reichen Adern entdeckt und ihre volle Zuversicht in ihren Werth ausgesprochen haben.

Wirkliche Arbeiten—die einzig zuverlässige Probe—haben ergeben, daß wir die Ausbeutung lohnender Kupfer-„Aussichten" haben, und daß man die nöthigen Mittel anwenden sollte, um sie gehörig untersuchen zu lassen—nicht durch zusammengebrachte Gesellschaften, welche dies zu einer Actien-Speculation machen, sondern durch Associationen, die wirklich Hand ans Werk legen und bereit sind, mindestens in eine Tiefe von fünfzig Faden hinunter zu gehen, und zwar bis auf die Adern, welche, wenn sie auf der Oberfläche vorkommen, von den Cornischen Bergleuten als die „Rücken der Champion Volladern" bezeichnet werden. Man sollte wohl glauben, daß eine solche nicht nur mögliche, sondern im höchsten Grade wahrscheinliche Reichthumsquelle nicht vernachlässigt werden dürfte, wenn die Kosten eines einzigen „großartigen Diners" genügend wären, wenigstens e i n Bergwerk gründlich zu untersuchen.

Vor etwa fünfzehn Jahren wurde die Ansicht durch Leute ausgesprochen, welche dem Gegenstande ihre Aufmerksamkeit schenkten, daß viele unserer werthvollsten Eisenminen wahrscheinlich auch reichhaltig an Kupfer seien. Es wird angenommen, daß die Millionen Tonnen des Eisen-Oxyds und Hydrats, welche die reichen Erze oberhalb des Wasserspiegels bilden und deren Werth für die Eisenproduction alle Begriffe übersteigt, nur Massen von „Gossan" oder die Rücken der Kupferadern seien—der "Chapeau de fer" des Franzosen, der „Eisenhut" des Deutschen; und daß sich diese Adern bis in unermeßliche Tiefen erstrecken. Diese Meinung oder Theorie hat man aus Thatsachen und Versuchen in theilweise geöffneten Kupferminen in Missouri hergeleitet.

Wenn diese Annahme sich als richtig herausstellte, so wären die Eisenhügel am oberen Theile des Meramec, bei Salem, in der Nähe von Stanton, nicht allein Eisenminen von großem Werthe an der Erdoberfläche, sondern auch reiche Kupferlager unter derselben, welche dereinst einen unberechenbaren Reichthum erzeugen würden. Die „Iron Mountains", „Pilot Knob" und „Shepard Mountain" sind von ähnlicher Beschaffenheit. Man nimmt an, daß sie ebenso bewunderungswürdig wegen ihres Kupfer- als Eisenreichthums sind.

Es grenzt beinahe an eine Ausschweifung des Enthusiasmus, unsere großen Eisenlager auch als Kupferminen betrachten zu wollen. Doch man wird sich mit der Zeit dieser Ansicht allmählig fügen, denn unsere geologischen Systeme sind, wenngleich ähnlich, so doch nicht mit andern identisch; und wenn es sich als wahr herausstellte, daß wir unerschöpfliche Kupferminen besäßen, welche von ebenso überreichen Eisenminen überlagert sind, so ist der gütige Schöpfer in dem südlich vom Missouri-Flusse gelegenen Landestheile ebenso freigiebig in Metallen gewesen, als er es in den kostbaren Kohlenlagern war, welche unter dem fruchtbaren Boden in der Nordhälfte des Staats liegen; und wir mögen erwarten, daß die Zukunft unserer K u p f e r - Interessen, gleich der fest gesicherten Eisenzukunft, eine glänzende sein wird.

Es läßt sich annehmen, daß das Kupfer viel Capital in den zahllosen Localitäten concentriren, einer großen Anzahl von Bergleuten Arbeit geben, eine große Bevölkerung in andern Beschäftigungen erhalten und den Verbrauch der Bodenprodukte in größerm Umfange fördern wird. Der Handel wird im Verein mit diesen Pulsadern von anderm Interesse den Kreislauf beschleunigen.

Mineralien anderer Art.

Seit Kurzem haben auch Zinnerze die Aufmerksamkeit in Missouri auf sich gezogen. Dieses Metall ist nicht, gleich dem Eisen, Blei und Kupfer, gleichmäßig über die Erde vertheilt. Zwei Localitäten — Cornwall und die Malayischen Inseln— versehen fast die ganze Welt damit. Sollte es sich daher herausstellen, daß sich Zinnerze hier in lohnender Quantität vorfänden, so würde dies für uns von großem Werthe sein, nicht nur, um dem einheimischen Verbrauche dieses in so verschiedener Weise zur Anwendung kommenden Metalls zu genügen, sondern auch für die Ausfuhr. Es wird geglaubt, daß sich diese Erze in großer Fülle in einer Gegend unseres Staates vorfinden, wo die älteren Felsenarten an die Oberfläche treten. Die geologische Beschaffenheit schließt nicht die Hoffnung aus, daß die unternehmenden Leute, welche bereits an die Arbeit gegangen sind, erfolgreich sein werden.

Kobalt und Nickel, während sie für manichfache Zwecke im Inlande dienen, werden mit der Zeit wichtige Ausfuhrartikeln werden. Die Nachfrage nach dem ersteren ist nicht sehr groß, aber das letztere findet täglich mehr Verwendung. Diese Metalle werden in „Mine la Motte," einem Ort von sonderbarer geologischer Beschaffenheit gefunden, und die Art und Weise ihres Vorkommens läßt auf einen dauernden Vorrath schließen. In derselben Gegend will man kleine Quantitäten Gold entdeckt haben; aber die Ansicht, daß Missouri auch ein Gold producirender Staat werden wird, ist nicht allgemein. Man begnügt sich mit der Meinung, daß es nur seine anderen Hülfsquellen zu entwickeln brauche, um sich alles Gold, dessen es bedarf, zu verschaffen.

Silber findet sich in Verbindung mit einigen Bleierzen, aber nicht in genügenden Quantitäten, um die Ausscheidung zu lohnen. Zink ist an vielen Stellen zu finden und wird sich an manchen als lohnend ausweisen. Magnesia ist in verschiedenen Bergwerken angetroffen worden, und wird für die verschiedenen Künste und für die Bearbeitung des Eisens zu Stahl von großem Werth sein.

Natürliche Färbestoffe mancherlei Art sind im Ueberfluß vorhanden und bilden schon einen Handelsartikel. Baryt, das früher für werthlos gehalten, ist zum Fabrikations- und zum Ausfuhr-Artikel geworden. Die Sandarten für Glas, die Thonarten für feuerfeste Ziegel und Schmelztiegel und für Töpfereien, sind nicht nur in Fülle vorhanden, sondern finden auch guten Absatz. Unser Porzellan-Thon liefert die feinsten Waaren.

Aber alle anderen mineralischen Hülfsquellen, wie wichtig sie auch im Einzelnen, oder wie groß auch ihre Massen sein mögen, stehen im Werthe unter der Kohle, dem Eisen, dem Blei, und vielleicht dem Kupfer, Zink und Zinn des Staates. Das erste derselben ist die bewegende Kraft, welche unsere Industrien vorwärts treibt; die anderen sind die vorzüglichsten für den Dienst der Menschheit geeignetsten Metalle. Ein Land, welches diese Mineralien in Fülle, oder mindestens die ersten drei besitzt, sollte als eines der vorzüglichsten Mineraldistrikte des Erdballes betrachtet werden.

Und das ist Missouri—unser eigenes Missouri—welches auf der Pariser Ausstellung eine Reihe von nützlichen Metallen zur Schau stellte, die, wenn nicht mehr, der Schaustellung jedes anderen Amerikanischen Staates gleichkamen.

So haben wir unvollkommen und schwach, aber ohne Prahlerei und Uebertreibung, eine einfache Schilderung des Mineral-Reichthums unseres Staates gemacht. Es bedarf keines Arguments, um zu beweisen, daß, wenn wir die Entwickelung dieser natürlichen Hülfsquellen verfolgen, alle anderen—Landwirthschaft, Gewerbthätigkeit und Handel—gleichmäßig damit vorwärts schreiten werden.

Missouri ladet den Einwanderer durch seine Gesetzgebung ein. Seine Presse und thatkräftige Männer unterstützen diese Einladung. Seine Eisenbahnen, Schulen, Kirchen und sein gesellschaftliches Leben erhöhen den Werth derselben.

Friede waltet; das Gesetz wacht; Industrie erzeugt mit geschäftigen Händen Reichthum; das erfindende Genie vervielfältigt die erzeugende Kraft. Der Handel verwerthet alle unsere Erzeugnisse und schafft uns die Waaren aller Klimaten herbei. Die Wissenschaft und die Literatur errichten sich innerhalb unseres herrlichen Staates ihre Tempel.

Zu dem Festmahl, das die Natur uns gesetzt und die Kunst ausgeschmückt hat, heißen wir Alle, die dieser Einladung Folge leisten, tausend Mal willkommen.

Die Eisenwerke und Schmelzöfen Missouri's, ihr Capital und ihre Produktions=Fähigkeit.

Trotz der unermeßlichen Vorräthe der Minerallager in Missouri, hat die Kunst und die Industrie verhältnißmäßig noch sehr wenig gethan, um diese Quellen des Reichthums der Bevölkerung des Landes dienstbar und zugänglich zu machen. Die folgende Darlegung von Thatsachen, welche uns von einem unserer größten Eisenhändler zugekommen, wird zeigen, was in Missouri in der praktischen Entwickelung der Eisen-Interessen geschehen ist:

St. Louis, d. 7ten Mai 1870.

S. U. Reavis, Esq.: — Nachstehend erhalten Sie die Liste der Schmelzöfen und Eisenwerke in unserem Staate, welche alle, mit Ausnahme der Schienenfabrik, die man jetzt in Carondelet zu erbauen begriffen ist, entweder bereits im Gange sind, oder bis zum nächsten Juni es sein werden. Die Schienenfabrik wird bis zum nächsten Dezember fertig werden. Die Abschätzung des Arbeits-Capitals der verschiedenen Etablissements ist nach meinem eigenen Gutdünken gemacht und mag daher nicht überall richtig sein.

Schmelzöfen für Holzkohlen.

	Schmelzöfen.	Capital.	Capacität nach Tonnen
Pilot Knob	2	$1,000,000	12,000
Iron Mountain	2	1,000,000	12,000
Irondale	1	300,000	7,000
Meramec	1	300,000	6,000
Scotia	1	250,000	7,000
Moselle	1	250,000	6,000
Total	8	$3,100,000	50,000

Schmelzöfen für Steinkohlen und Coke.

	Schmelzöfen.	Capital.	Capacität nach Tonnen.
Kingsland	2	$250,000	25,000
Lewis	2	250,000	25,000
Süd St. Louis	2	250,000	25,000
Carondelet	1	150,000	8,000
Total	7	$900,000	83,000

Walzwerke.

	Capital.	Capacität nach Tonnen
Laclede Walzwerke	$500,000	10,000
Schienenwerk, Carondelet	500,000	30,000
Total	$1,000,000	40,000

Recapitulation.

15 Schmelzöfen	Capital $4,000,000	Capacität,	133,000 Tonnen.
Werke	„ 1,000,000	„	40,000 „

Werth des Products.

133,000 Tonnen Eisenbarren, je $35	$4,655,000
10,000 Tonnen Stangeneisen, je $85	850,000
Jährliches Produkt	$5,505,000

Ich bin nicht im Stande, die Zahl der bei den verschiedenen genannten Eisenwerken jetzt beschäftigten Arbeiter anzugeben, aber glaube, daß 2,000 eine sehr niedrige Annahme wäre.

Ergebenst

Jules Valle.

Seitdem die obigen Zeilen geschrieben wurden, hat uns Herr Valle mitgetheilt, daß die „Kingsland Iron Company" in die „Vulkan Iron Works" übergegangen ist, um Schieneneisen zu fabriziren, und zwar mit einem Capital von $1,000,000 und der Capacität von 40,000 Tonnen Schienen. Dieser Umstand wird seine frühere Aufstellung um $250,000 an Capital und 10,000 Tonnen Schienen an Capacität vergrößern. Lassen wir das Capital der 15 Schmelzöfen $4,000,000 sein und erhöhen das Capital der andern Werke auf $1,250,000, und die Capacität derselben auf 50,000 Tonnen, den Werth des Schienen- und Stangeneisens, @ $85 per Tonne, auf $4,250,000 und den Werth der Eisenbarren auf $4,655,000, so beläuft sich der Gesammtwerth des Barren-, Schienen- und Stangeneisens auf $8,905,000.

Außer den obigen Eisen-Werken hat Mr. J. Gilman Chouteau eine Gesellschaft zur Verfertigung von Stahl organisirt. Die Compagnie beginnt mit einem Capital von $50,000 und wird es später auf $1,000,000 vergrößern.

Auch wird ein gutes Geschäft mit Zink in diesem Staate betrieben. Wir haben in St. Louis zwei große Gesellschaften, welche Geschäfte in ausgebreitetem Maaßstabe betreiben.

Missouri als Wein erzeugender Staat.

Von L. D. Morse, M. D.,

Präsident der Winzer-Association des Mississippi-Thales.

Vor etwas mehr als zwanzig Jahren wurde die Traubenkultur in Missouri als ein Geschäft in Angriff genommen und hat seitdem stetig zugenommen, besonders innerhalb der letzten Hälfte dieses Zeitraums. Während der letzten fünf Jahre hat sie sich nach der jährlichen Rate von 300 Acker vermehrt. Innerhalb der genannten Zeit haben sich mehrere Gesellschaften gebildet, um den Weinbau im Großen zu betreiben. Die „Cliff Cave" Wein Compagnie im Südtheile von St. Louis County besitzt ungefähr 25 Acker in Weinbergen und verkaufte letztes Jahr ein großes Quantum Weintrauben, auch machte sie 3,000 Gallonen Wein. Die „Augusta Wein Compagnie" von St. Charles County hat 22,775 Weinstöcke und machte im vergangenen Jahre 8,000 Gallonen Wein. Die „Bluffton Wein Compagnie" von Montgomery County hat 59,834 Weinstöcke und machte im selben Jahre von dem tragenden Theile derselben 13,490 Gallonen Wein. Die „Missouri Schmelz und Mineral Land Compagnie" von Stanton, Franklin Co., hat den Weinbau zu einem Zweige ihres Betriebs gemacht und besitzt 70 Acker mit Weinstöcken bepflanzt, welche fast alle dieses Jahr tragen werden.

Außer den vorhergehenden ist die „American Wein Compagnie" von St. Louis schon mehrere Jahre früher in's Leben getreten. Sie beschäftigt sich nicht mit Weinbau, sondern kauft im Großen auf und behauptet im vergangenen Jahre über 100,000 Gallonen stiller Weine und eine halbe Million Flaschen Champagner gemacht zu haben.

Die Weinberge der Stadt Herrmann ergaben im vorigen Jahre über 150,000 Gallonen Wein und wurden aus ihnen ungefähr 85,500 Pfund Trauben verkauft; der Gesammtwerth beider wird $157,557 veranschlagt.

In dem Bericht des Landwirthschafts-Departements für 1868 sind die Einzelberichte von neunzehn verschiedenen Counties gegeben, die sich durchschnittlich auf 1,508 belaufen. Die im letzten Jahre von der Mississippi-Thal Weinzüchter-Association empfangenen Angaben sind, so weit sie eben gehen, ganz zuverlässig; sie geben die Fläche des im Staate mit Wein bepflanzten Landes auf 3,000 Acker an, und der Gesammtwerth des Traubenprodukts im Staate wird für dieses Jahr nicht weniger als $3,000,000 betragen.

Die Vorzüglichkeit der Weine und Trauben Missouri's.

Es kommt jedoch nicht so viel auf die Zahl der während der letzten fünf Jahre angepflanzten Acker, sondern auf die mehr oder weniger günstigen Resultate der Frucht tragenden, die zu vergleichende Güte der Traube und der Weine, welche daraus erzielt worden, an, um die Frage über den Vorzug unseres Staates vor den meisten andern festzustellen.

Die wenigen statistischen Zusammenstellungen, die bis jetzt über diesen Gegenstand gesammelt worden, und die sehr unvollständigen Berichte und unrichtigen Zahlen, welche in den verschiedenen Berichten, selbst in dem des Vereinigten Staaten landwirthschaftlichen Departements gegeben worden, machen zuverlässige Vergleichungen unmöglich; aber selbst der letzt genannte Bericht zeigt, daß der Durchschnittsertrag per Acker in Ohio 3,475 Pfund Weintrauben oder 320 Gallonen Wein, in New-York 4,571 Pfund Trauben oder 416 Gallonen Wein und in Missouri 6,900 Pfund Trauben oder 483½ Gallonen Wein gewesen ist. Einen zu erläßigeren Beweis der Vorzüglichkeit der Missouri-Trauben über alle andern finden wir, indem wir die Stärke des Mostes durch Oechsle's Most-Waage prüfen, welche sich stets zu Gunsten Missouri's entschied, selbst den berühmtesten Weingegenden der Union gegenüber. Dies haben wir unserem Boden und unserem Clima zu verdanken. Der Ehrw. Chas. Peabody, welcher der Erörterung dieses Gegenstandes viel Aufmerksamkeit widmete, sagt: „Die zwei natürlichen Hauptbedingungen, deren die Traube bedarf, sind Clima und Boden. Gebt ihr diese beiden und das Andere wird durch die Geschicklichkeit des Weinzüchters von selbst folgen. Wir besitzen in diesem Theil des Mississippi-Thales diese beiden Grunderfordernisse, Clima und Boden, vereint. Daß der Boden und das Clima Missouri's und der daran stoßenden Theile anderer Staaten, besonders der es im Osten und Westen begrenzenden (Illinois und Kansas), ganz vornehmlich für den Weinbau geeignet ist, ist nur zu wohl bekannt, um einer ferneren Erläuterung zu bedürfen. Diese Thatsache steht fest und wird durch den ganzen Landstrich, ja, ich möchte vielleicht behaupten, durch die ganzen Vereinigten Staaten anerkannt. Mit andern Theilen der Ver. Staaten verglichen, (wenigstens mit den östlich von den Felsengebirgen gelegenen), haben wir, so weit es bis jetzt erprobt worden, die größten Vorzüge für den Weinbau.

Es mangelt uns an Raum, um durch die Wärmegradlinien, welche durch Jahre lange Beobachtung erforscht worden, darzuthun, daß unsere durchschnittliche Temperatur während der verschiedenen Jahreszeiten jener der berühmtesten Gegenden Frankreichs, wo der Wein vorzüglich gedeiht, am nächsten kommt, und beschränken uns auf ein paar Daten, für welche die folgenden Tabellen, die einigen vor der Mississippi-Thal Weinzüchter-Association verlesenen Aufsätzen entnommen, leicht eine Vergleichung ermöglichen:

Orte.	August. Grad.	Septbr. Grad.	Octbr. Grad.	Durchschnitt Grad.
Cleveland	70.3	64.0	51.3	61.68
Cincinnati	74.2	66.0	53.2	64.47
St. Louis	76.5	68.7	55.4	66.86

Die Weintraube bedarf zu ihrer höchsten Entwicklung einer Durchschnittstemperatur von nicht weniger als 65° Fahrenheit während der Monate des Reifens. In den oben genannten Tabellen finden wir das Folgende:

	Durchschnittstemperatur des					
	April, Mai und Juni.		Juli, August und Sept.		Sechs Monate.	
	Grade.	Zoll.	Grade.	Zoll.	Grade.	Zoll.
Kelly's Island, O., 1867	57.3	3.18	72.0	1.54	64.6	2.36
St. Louis, Mo	63.7	3.95	75.1	1.65	69.4	2.80
Marseilles, Frankreich	63.4		72.1		67.7	

Außer der hohen Temperatur ist ein mäßiger Regen während dieser Jahreszeit für das Reifwerden der Traube erforderlich. Dr. Stayman aus Leavenworth, Kansas, welcher in einer gelehrten Abhandlung über diese meteorologischen Einflüsse, den

Durchschnitt von Illinois, Missouri und Kansas mit dem New York's, New Jersey's und Pennsylvanien's für das Jahr 1867 vergleicht, findet einen Unterschied von 4.14° mehr Wärme und 6.45 Zoll weniger Regen für die Monate Juli, August und September, und für den ganzen Zeitraum 7.20° mehr Wärme und 10.38 Zoll weniger Regen zu Gunsten der Weststaaten heraus.

Wo man auch die Weine Missouri's in Vergleich mit denen anderer Staaten geprüft hat, entweder hier oder auswärts, hat man ihnen den höchsten Rang eingeräumt. In der Zusammenkunft der Gesellschaft Amerikanischer Obstzüchter, welche im September 1867 in St. Louis abgehalten, wurden auch von mehreren Staaten Weine ausgestellt, welche zwanzig verschiedene Arten umfaßten. Das Comite über Catawba-Weine wandte ein Scala von 100 an, um die Grade der Vorzüglichkeit zu bezeichnen, und schätzte die beste Missouri-Probe auf 95, und andere Proben dieses Staates auf 90, 84 u. s. w. Die höchste von irgend einem anderem Staate war Illinois mit 83; die beste von Ohio war auf 70 geschätzt. Dies waren stille Weine. Der moussirende Catawba der Amerikanischen Weingesellschaft von St. Louis wurde einen und einen halben Grad höher geschätzt als der des berühmten Longworther Weinhauses in Cincinnati. Das Comite bestand aus zwei Herren aus Ohio und einem aus Washington.

Auf der Pariser Ausstellung wurde dem Champagner der Amerikanischen Wein-Compagnie eine ehrenwerthe Erwähnung zuerkannt und ihr Zeugnisse über den feinen Geschmack ihrer Weine übersandt, obgleich die französischen Geschworenen bemerkten, daß die Traube zu sehr vorschmecke. Die deutschen Geschworenen, die an reiche Blume und guten Geruch der Weine gewöhnt sind, erklärten sich für die, diese Eigenschaften besitzenden Amerikanischen Weine. Das Amerikanische Comite, bestehend aus dem Ehrenw. Marshall P. Wilder, Alexander Thompson, William J. Flagg und Patrick Barry, sagte: „Von den Vergleichen, welche wir zwischen den besseren Amerikanischen Weinproben, welche auf der Pariser Ausstellung zur Schau gestellt waren, und den fremden, ihnen ähnlichen Weinen anzustellen im Stande waren, als auch sowohl durch die Erfahrung vieler europäischer Weinkenner, haben wir eine höhere Meinung über unsere Fähigkeit, gute Weine zu produciren, erhalten, als je zuvor." Weine, welche seitdem zu wiederholten Malen von Missouri nach Deutschland geschickt worden, haben sich dort einen Ruf begründet und wurden von den besten Kennern als „ganz vorzügliche Weine" bezeichnet. Es ist eine bemerkenswerthe Thatsache, daß der Handel mit hiesigen Weinen sich in St. Louis so ausgedehnt hat, daß selbst die Importeure von ausländischen Weinen, die bis dahin alle anderen mit mißtrauischen Augen ansahen, sich jetzt gezwungen sehen, Catawba, Concord und Norton's Virginia zu kaufen und stets auf Lager zu halten.

Es giebt noch verschiedene andere Arten, deren Bestimmung es ist, dereinst eine hohe Stelle einzunehmen, aber die bis jetzt noch nicht in genügenden Quantitäten erzeugt werden, um allgemein bekannt zu sein. Wir haben ungefähr fünfundsiebenzig verschiedene einheimische Weinarten in unserem Staate, entweder unter Cultur oder auf Versuch. Wohl ein Drittel davon kann als erprobt und mehr oder weniger als erfolgreich betrachtet werden.

Unser Concord wird immer allgemeiner beliebt und sollte wohl den Platz der importirten Clarets einnehmen. Er schmeckt dem uncultivirten Gaumen besser als Claret oder Catawba. Je nachdem Norton's Virginia mehr bekannt wird, wird er als werthvolles Stärkungsmittel und um seiner adstringirenden Eigenschaften willen seine Würdigung finden. Als medizinischer Wein kann er wohl kaum weder von

irgend einem einheimischen oder importirten Wein übertroffen werden. Catawba wird von denen, die nicht daran gewöhnt sind, gewöhnlich für zu sauer gehalten, aber er giebt ein ausgezeichnetes, gesundes und wohlschmeckendes Sommergetränk und wird besonders in der Gestalt von „Catawba Cobblers" sehr geliebt. In moussirenden Wein oder Champagner verwandelt, hat er eine sehr angenehme Blume und wird von denen, die sich daran gewöhnt haben, dem importirten Champagner vorgezogen. Er ist reiner, enthält weniger Alcohol und verdrängt die andern immer mehr und mehr.

Wein befördert die Gesundheit und Mäßigkeit.

Wenn man bedenkt, daß der Weinbau in diesem Lande noch in der Kindheit steht, so werden obige Beweise genügen, um darzuthun, daß er mit großer Schnelligkeit seine hervorragende Stellung unter den vornehmsten Handelsbetrieben erlangen und die Sache der Mäßigkeit, durch eine Verminderung der Bereitung von destillirten und gefälschten Liqueuren, beförden wird. Ueber diesen Gegenstand sagt ein intelligenter Autor:

„Die Amerikaner können kaum beurtheilen, ob der Genuß von reinem Wein eine gute oder schlechte Wirkung hervorbringt. Die Lehren der gänzlichen Enthaltung sind auf Zustände gegründet, welche in zwei Ländern vorkommen — nämlich, England und Amerika—wo reiner Wein ein fast unbekanntes Ding ist. Weder in Frankreich, noch in Spanien, noch in Portugal, noch in Italien, noch in der Schweiz oder im südlichen Deutschland wurden die grauenhaften Statistiken der Mäßigkeits-Prediger gesammelt; sondern in England, in Amerika und andern Ländern, wo eine anscheinende Nothwendigkeit, oder wenigstens ein herrschendes Verhängniß zu dem Genuß eines Getränkes geführt hat, daß in Wein erzeugenden Ländern kaum als Medicin bekannt ist.

„Die Vertheidiger des Mäßigkeits-Dogmas verlangen, nachdem sie den Beweis gegen die destillirten Spirituosen geführt haben, auch die Verdammung des Weines. Nachdem sie gezeigt haben, daß der übermäßige Genuß von Whisky und Rum die Leute zu Trunkenbolden macht, ziehen sie den falschen Schluß, daß Weintrinken eben zu demselben verhängnißvollen Ende führen müsse. Diese guten Leute nehmen an:

„Erstens, daß, weil sich Alcohol nicht nur in den destillirten Spirituosen, sondern auch in nicht destillirtem Wein vorfindet, so seien die Verhältnisse in beiden Fällen identisch und die Wirkung auf die Trinker dieselbe.

„Zweitens, daß die in Amerika und Britannien verbrauchten ausländischen Weine dieselben als diejenigen seien, welche die Bewohner der Länder, in denen sie erzeugt worden, in ihrer Heimath trinken und auch dieselben, welche wir trinken würden, wenn wir unseren Wein selbst zögen.

„Aber der destillirte und undestillirte Alcohol erscheint unter sehr verschiedenen Verhältnissen und hat eine sehr verschiedene Wirkung. Von Portwein, Xeres, Madeira und andern importirten Liqueuren auf Weine zu schließen, die unser Boden erzeugt, wenn der Weinbau ein gesegneter ist, kann durchaus nicht als richtig gelten. Reiner Alcohol besteht gar nicht als Getränk. Er wird stets mit einer großen Beimischung von Wasser und noch andern Bestandtheilen genossen. Branntwein, Whisky und Rum enthalten fast gleiche Theile Wasser und Alcohol, selbst bevor sie noch als Getränk weiter verdünnt werden, während der Wein eine innige Verschmelzung von verschiedenen Ingredienzen ist, die man noch nicht einmal alle kennt. Alcohol-Getränke sind daher meistens natürlich oder künstlich gebildete Mischungen, welche erst dann richtig beurtheilt werden können, nachdem man die Eigenschaften der sie bildenden Substanzen

erwogen, die Quantitäts-Verhältnisse, in welchen sie zu einander stehen und die Art und Weise ihrer Vermischung erkannt hat. Zu behaupten, daß der in dem Destillationskolben durch den Dunst gekochten Weines gewonnene Alcohol für den Trinker—für seinen Magen, sein Gehirn und seine Nerven—dasselbe ist, was er gewesen wäre, wenn er mit all jenen andern Bestandtheilen, wie Zucker, Säuren, Gerbestoff, Harz, Salzen und Aethern, vereinigt geblieben und welche seine Genossen im Weinsaft waren, die sich im Laube erzeugten und die mit ihm in der Traube zur Reife kamen, heißt etwas aufstellen, das schwer zu begründen sein möchte. Aber ein solcher Beweis ist nicht vorhanden, während das Gegentheil vollständig bewiesen werden kann."

Als der Gesundheit zuträglich, besitzen unsere leichteren Weine einen Werth, der allgemeiner anerkannt werden sollte. Man hat gesagt—und dies ist leider zu wahr—daß wir eine an Unverdaulichkeit leidende Nation sind. Den Grund für dieses so häufig vorkommende Uebel müssen wir vernünftiger Weise in der Angewohnheit des schnellen Essens, dem Herunterschlingen der halb gekauten Speisen, dem unmäßigen Trinken von Wasser und andern Flüssigkeiten, dem zu großen Genuß von gepökeltem Fleische, besonders des fetten Schweinefleisches, bei den schwer arbeitenden Klassen u. s. w. zuschreiben. Eine große Zahl der Bevölkerung haben, obgleich sie nicht eigentlich an chronischer Unverdaulichkeit leiden, schwache Verdauungsorgane, ein Zustand, den sie in vielen Fällen durch eigene Schuld und schlechte Angewohnheiten über sich gebracht, oder auch von ihren Eltern geerbt haben; denn die Nachkommenschaft solcher Personen sind gewöhnlich mit dem Familienübel behaftet. Nun geschieht es oft, daß diese Leute physisch oder geistig gezwungen werden, mehr Arbeit zu verrichten, als sie körperlich zu leisten fähig sind. Ihre Kraft, die Nahrungsstoffe dem Körper anzueignen, vermag gewöhnlich nicht sich bei jeder Mahlzeit so viel Nahrungsstoff zu assimiliren, um dem physischen Bedürfnisse, während den Zwischenräumen des Zehrens an, oder der nöthigen Ausscheidungen aus dem System, zu genügen. Daher fühlen sie sich überarbeitet und leben ein Dasein der Ermattung. Ihre Muskeln sind weich und schlaff und ihren Gliedern fehlt es an Spannung. Sie sind aus vielen Ursachen der Erkrankung unterworfen. Die Bluteirculation in den äußeren Gliedern ist zu schwach, um den Einwirkungen der Kälte zu widerstehen und es stellen sich daher leicht Congestionen ein. Sie sind zu kraftlos, um der Malaria oder den ansteckenden Krankheiten Widerstand zu leisten, und in diesem Gefühle der Erschlaffung und Mattigkeit greifen sie oft zu ihrem Schaden zu destillirten Spirituosen.

Der tägliche mäßige Gebrauch solcher Stärkungsmittel, als unser reiner Wein gewährt, würde diesen Leuten die nöthige Nervenstärkung geben, um mehr Nahrung verdauen zu können und das Zehren an dem innern System zu verhindern; es würde sie die Pflichten des Lebens leichter und bequemer erfüllen und zu nützlicheren Mitgliedern der menschlichen Gesellschaft, anstatt zu Dronen machen, welche sie unter einem Regime gänzlicher Enthaltsamkeit leider nur zu oft sind und bleiben. Es würde sie auch besser in den Stand setzen, Krankheiten zu widerstehen, was in malarischen Gegenden von großer Wichtigkeit ist. Wein bei einer regelmäßigen Mahlzeit genossen, wird, bei dem geringen Gehalt des Reizmittels, welches in unseren leichten Weinen enthalten ist, kaum gespürt; es wird kein unnatürlicher Appetit für solche Stimulanten dadurch angeregt; vielmehr wird ein Gefühl der Sättigung hervorgerufen, die Verdauung befördert, den Bedürfnissen des Systems besser entsprochen und dem Verlangen nach Nahrung zwischen den Mahlzeiten ein Ziel gesetzt. Dies würde ganz besonders bei Solchen der Fall sein, die, wie wir andeuteten, „ihres Magens wegen"

des Weines bedürfen. Da Wein den Körper in den Stand setzt, mehr Nahrung zu sich zu nehmen und dadurch an Kraft zu gewinnen, so würde das Gefühl der Mattigkeit und die instinctmäßige Begierde nach Reizmitteln aufhören.

So lange die Leute noch fortfahren zu trinken, um zu trinken, gebt ihnen jedenfalls die unschädlichsten Stoffe. Laßt sie vollauf vorhanden und billiger sein, als die erhitzenden und berauschenden Mixturen.

Die jetzt im Bau begriffene große Brücke über den Mississippi-Fluß bei St. Louis.

„Welch' herrliche Zukunft steht uns hier in unserem St. Louis bevor! Ja, meine Phantasie führt mir den orientalischen Reisenden vor, der bei seinem kleinen Ausfluge um die Welt auf dem Mittelbogen der Eads-Brücke stehen bleibt und, überwältigt von dem mächtigen Eindrucke des Riesenwerkes der Baukunst und der fortschreitenden Wissenschaft, schon in der fernen Zukunft Schöpfungen sieht, welche dieser an Großartigkeit nicht nur gleichen, sondern noch weit übertreffen werden. Er steht auf einem Bau, der auf den Grundfesten der Erde ruht und in seiner Stärke und massiven Pracht, in seinen Granit-Pfeilern mit den stählernen Bogen, das entsprechendste Symbol unseres physischen und moralischen Seins, der Beständigkeit und Weisheit unserer Institutionen und der Gediegenheit unserer Industrien darstellt. Darunter fließt der große Vater der Ströme, auf seinem Rücken die großen Handelsschiffe eines ganzen Reiches tragend, während auf allen Seiten die Merkmale der siegreichen Kunst seine Aufmerksamkeit fesseln. Eine Stadt von 1,000,000 Einwohnern liegt vor ihm, und es mag geschehen, daß auf einer der aufwärts führenden Stufen die Capitole der Nation ihre Alles überstrahlende Kuppel erhebt. Seltsame Wunderdinge der gebährenden Zeit und der fortschreitenden Umwandlungen! Das Geheimniß der Vorsehung, welches diesen Continent Jahrtausende vor der civilisirten Welt verhüllte, lüftet den Schleier vor dem Sonnenstrahl der ihm umgebenden Thatsachen und macht die Offenbarung, daß dies einer Zeit vorbehalten werden mußte, wo die Menschheit nach Eintracht streben und die Siege des Friedens als die herrlichsten Ruhmeskränze des Ehrgeizes anerkennen würde. B. R. Bonner."

Jedes Zeitalter und jede Nation erzeugt große Werke in irgend einer Phase des menschlichen Fortschritts. Die ältesten Juden bauten den Thurm zu Babel; Egypten hatte seine Pyramiden und Catacomben; Griechenland sein Parthenon und seine unvergleichlichen, schönen Tempel; Rom hatte sein Colosseum; das Mittelalter seine von Mauern umringten Städte. Aber die neuere Civilisation ist über das Zeitalter der Selbstsucht, des Ehrgeizes, der Ruhmessucht und der Vergötterung hinaus und giebt der Menschheit herrlichere Bauten, die von größerer praktischen Bedeutung sind, als die Triumphe des Genies alter Völkerschaften.

Das größte mechanische Kunstwerk, welches die Welt je erblickte, ist der Krystall-Palast des neunzehnten Jahrhunderts. In diesem einen Meisterstück der Kunst, diesem Inbegriff aller Schönheit, vereinigt sich die höchste Civilisation und der Fortschritt der Menschheit.

Der Hauptcharakterzug der Jetztzeit ist der Kampf um die Handelsherrschaft. Diesem Departement der Industrie ist mehr Capital, Intelligenz und Menschen zugewendet, als irgend einem andern. Jeder große Fortschritt der Menschheit wird in ihrem Interesse gemacht,—sei es in der Vervollkommnung von mechanischen Künsten, oder auf dem Gebiete der Wissenschaften und Literatur. Dampf und Electrizität haben die wilden Wogen des atlantischen Oceans bezwungen und die benachbarten Küsten der zwei großen Festländer mit einander verbunden; und so setzt die Civilisation, durch die Colonnen der Menschen getragen, in einem unaufhörlichen großen Marsche die Wanderung nach dem Westen fort — bis hin zu den Gebirgshöhen und den weiten, ruhigern Gewässern des großen Stillen Oceans. Diese Massenbewegungen haben die Meisterwerke der Mechanic und der Kunst im Gefolge.

Seit der Erfindung der Dampfmaschine muß man die Eisenbahnen als die mächtigsten Hebel der Civilisation, welche die Künste geschaffen, betrachten, weil sie den raschen Verkehr der Menschen und der Ideen und den Austausch von Produkten ermöglichen. Aber ein großes vollkommenes Eisenbahn-System ohne Brücken über die Binnenflüsse ist eine Unmöglichkeit; daher folgt der merkwürdige Aufschwung des Genies und der Kunst und der Zusammenfluß des Capitals, um solche Meisterwerke im großartigsten Maßstabe für den Handelsgebrauch zu erbauen. Aber man baut sie nicht so leicht wie andere für das gewöhnliche Leben bestimmte Werke. Diejenigen, welche die großen Bauten der rastlos weiterstrebenden Zeit zum Voraus entwerfen, sehen sich vielmehr gezwungen, gegen die ganze Gewalt der Unwissenheit, des Vorurtheils und der Selbstsucht in's Feld zu ziehen. Das Eine wiederholt sich stets in der Geschichte aller großen Unternehmungen, welche sich erst eine Bahn zu brechen haben: sie müssen gegen sinnlose Einwendungen, gegen Mißachtung und im günstigsten Falle gegen das theilnahmlose Verhalten der Massen ankämpfen. Doch muß zugegeben werden, daß diese feindlichen Elemente sich stets herumgedreht und eine der Sache günstige Stellung eingenommen haben, sobald die Ausdauer, das Talent und die Geschäftsenergie von Seiten der Unternehmer, ihnen zum Trotz, das verwirklicht haben, was sie als möglich und nothwendig erkannten. In allen solchen Fällen hat sich die Mißachtung in Bewunderung verwandelt, der Zweifel ist besiegt worden; und je schneller und siegreicher das Unternehmen, welches einst so stark bezweifelt und wohl selbst angegriffen wurde, fortschreitet, um so überraschender nimmt die Zahl Derjenigen zu, welche uns überreden möchten, daß sie schon als Propheten alles Guten an seiner Wiege standen. Solches war der Fall, um uns nur an Beispiele auf amerikanischem Boden zu halten, mit dem Erie Canal, mit der Nivellirung von Chicago, mit den Pacific-Eisenbahnen und zuletzt mit dem riesenhaften Bau, welcher bald vor den Augen von St. Louis den Vater der Ströme zu überspannen bestimmt ist. Dieser einzige Umstand sollte genügen, diesem Werke seinen richtigen Platz unter den menschlichen Wunderwerken der Neuzeit einzuräumen. Aber es ist nicht nöthig, uns länger mit Argumenten zu befassen; die Tage des Kampfes hat der Bau hinter sich — seine Schöpfer vermögen bereits stillschweigend mit dem Finger auf die gemachten Fortschritte und auf den jetzt erreichten Punkt hinzuweisen und ruhig das, was schon vollbracht, für das, was noch zu vollbringen ist, sprechen zu lassen. Und das spricht mit unwiderstehlicher Ueberzeugung zu uns; es sagt uns nicht nur, daß die Vollendung dieses Werkes, welches in seiner Art nicht seines Gleichen hat, gewiß ist, sondern es sagt uns auch, daß, wie es bei den Pacific-Bahnen der Fall war, das Ziel viel früher erreicht werden wird, als die ursprünglichen Berechnungen und Vermuthungen uns erwarten ließen.

Daß der Handel des mittleren Theiles des Mississippi-Thales, welcher sich in St. Louis concentrirt und Jahr für Jahr mit Riesenschritten zunimmt, durch die bisherigen Transport-Einrichtungen über den breiten Strom, der Missouri von Illinois, oder richtiger, den Osten von dem Westen der Vereinigten Staaten trennt, nicht genügend befördert wurde, ist von Jedermann seit Jahren gesehen und erkannt worden.

Von dieser flüchtigen Andeutung des Kampfes, welchen ein Unternehmen gegen hergebrachte Verhältnisse zu bestehen hat, gehen wir nun zu einer allgemeinen Beschreibung der in Betracht stehenden großen Brücke über.

Der Plan zur Brücke, nach welchem sie gebaut wird, ist in vieler Hinsicht ganz neu und wird, wenn ausgeführt, aller Wahrscheinlichkeit nach weit vorzüglicher als der irgend eines derartigen Baues auf der ganzen Erde sich erweisen. Der Bau ist so großartig und wichtig, daß eine ausführliche Beschreibung seiner Hauptarbeit für jeden Leser von Interesse sein dürfte; denn das Werk hat nicht nur großen Werth, sondern auch seine große Bedeutung. Daher wird nicht nur die Art des Bauens, sondern auch der Baustyl von großem öffentlichen Interesse sein.

Die Grundpfeiler der Brücke.

Der zu den auszuführenden Arbeiten am Flusse gewählte Bauplatz bietet ein Schauspiel höchst sonderbarer und anziehender Art dar. Den Ufern entlang befinden sich mächtige Werkstätten, Haufen von behauenen Steinen, Balken, mächtige Eisenstücke, zahllose Fässer von Cement, Schmieden, Bureaus und Vorraths-Schuppen, Hebel, Winden und andere zur Bewegung der mächtigen Steinblöcke dienenden Vorrichtungen, Senkmaschinen, deren Construction allein schon eine Art Wunderwerk ist, und zuletzt die hohen Brücken-Gerüste, welche aus Tausenden von Balken zusammengefügt sind, auch Arme und Theile von Eisenmaschinen über den Uferpfeilern, welche man innerhalb starker „Caissons" zu errichten im Begriff steht. In der Mitte des Flusses, 500 Fuß von jedem der beiden Ufern und 520 von einander entfernt, erblicken wir dieselben Gerüste, nur noch complicirter und höher, welche, trotz der kolossalen Größe, vermöge ihrer wundervollen Symetrie fast ein elegantes Aussehen haben. Bauten aller Arten und 100 Fuß tief in den Fluß gehende Pallisaden, welche die Flußströmung und besonders den Eisgang im Winter brechen sollen, umgeben diese wundervollen aus dem Flußbette aufsteigenden Werke.

Gleich den Bauplätzen am Ufer und fast noch mehr als diese, sind die Werkstätten auf dem Wasser mit einem ganzen Bienenschwarm von Ingenieuren und Arbeitern bedeckt, deren selbstbewußte Geschicklichkeit und Thätigkeit noch unendlich durch die enormen Hülfsmaschinen, welche auf jedem Schritt in der Gestalt von schwimmenden Krähnen, Dampfmaschinen, Pumpen und hydraulischen Winden ihnen zu Diensten stehen, erhöht wird. Dieses sind die Bauplätze der beiden Pfeiler. Unter diesen Gerüsten und Eisenwerken werden die schweren Steinmassen, auf welchen die drei, den riesigen Bauten der alten Egypter fast gleichkommenden Bogen ruhen und sie tragen sollen, zusammgefügt. Aber wie viel leichter war die Aufgabe der Alten, welche ihre Baudenkmäler in dem ihnen verwandten Elemente der atmosphärischen Luft errichteten. In unserem Falle muß in die Tiefe gedrungen werden, aber nicht, gleich dem Bergmann, in das feste Erdreich; nein, man muß einen 30 Fuß tiefen Wasserkörper durchdringen, und, nachdem auf den Boden gelangt, durch sechzig und neunzig Fuß

tiefe Schichten des trügerischen, stets wechselnden Mississippi-Sandes arbeiten, um die Grundpfeiler der Brücke auf die ewigen Erdrippen, auf die Felsen der ursprünglichen Welt zu setzen.

Jahrelange Nachforschungen über die unteren Wasserströmungen des Mississippi haben erwiesen, daß kein Fluß der Erde so schnell und in solchem Umfange sein Sandbett verändert; noch genauer haben die Sondirungen, welche in der Nähe von St. Louis unternommen wurden, gezeigt, daß zur Zeit des Austretens des Flusses über das Ufer seine Sandschichten bis auf vierzig Fuß Tiefe weggeschwemmt und unter ungewöhnlichen Umständen sogar bis auf den Felsen fortgewaschen werden. Hieraus ersah man die Nothwendigkeit, das Fundament der Pfeiler auf die Felsen selbst zu legen. Diese sind unter dem einen Pfeiler neunzig, unter dem anderen einhundert und zwanzig Fuß unter der gewöhnlichen Hochwasser-Linie. Da nun ferner ein Congreß-Gesetz zu Gunsten der Schifffahrt vorschreibt, daß die Höhe der Bogen 50 Fuß über der Stadt-Directrix, oder der gewöhnlichen Hochwasserlinie, sein muß, so folgt daraus, daß die Gesammthöhe der Pfeiler resp. 165 und 194 Fuß betragen wird.

Das Verfahren, welches bei der Fundamentirung der Grundpfeiler in Anwendung kommt, beruht auf dem Senk-System. Die Senkung findet in der Art statt, daß auf ungeheure, unten offene und auf dem Sande ruhende „Caissons" die Grundpfeiler gebaut, und diese durch ihre eigene Schwere, indem der Sand unter denselben losgemacht und auf die Oberfläche gepumpt wird, immer tiefer und tiefer sinken, bis sie auf dem Felsen ruhen. Um jedoch die Caissons, falls dieselben trotz der Stärke ihrer Eisenwände und ihrer soliden Construktion, nicht im Stande sein sollten, dem Drucke des sich vergrößernden Mauerwerks und des gegen ihre Seitenwände andrückenden Sandes Widerstand zu leisten, widerstandsfähig zu machen, wird die Luft durch mächtige Luftpumpen in denselben so zusammengepreßt, daß ihre Widerstands-Fähigkeit in dem Grade erhöht werden kann, um jedem Erforderniß zu genügen. Sobald die Caissons, oder bezeichnender gesagt, Luftkammern, den Felsen berühren (d. h., wenn die Sandpumpen die ungeheuren Sandmassen, welche sie zu durchdringen hatten, herausgeschafft haben, und wenn der auf dem Caisson ruhende Pfeiler nur noch durch die Luftkammer von dem Felsen getrennt ist), dann werden diese Caissons mit „Concrete" gefüllt, und dadurch wird die unauflösliche Verbindung zwischen Pfeiler und Felsen hergestellt. Wenn der letzte Partikel der zusammengepreßten Luft diesem unzerstörbaren Gemisch von Cement und Stein weicht, hat man nur noch nöthig, die Schächte, welche die Luftkammern mit der Oberwelt verbinden, in gleicher Weise auszufüllen, und der ganze Pfeilerbau, der in seiner soliden Compaktheit dem tief unten liegenden Felsen einverleibt ist, strebt dann himmelwärts, hoch oben seine colossale, doch geschmackvolle, von den Strahlen der Sonne vergoldete Gestalt präsentirend und in den Fluthen des Stromes badend.

In der Luftkammer.

In der letzten Zeit war einige Monate lang das Merkwürdigste, was einem Fremden in St. Louis als sehenswerth geboten werden konnte, ein Besuch in die Luftkammern bei dem Mississippi-Brückenbau. Je weiter der Bau der Pfeiler vorschreitet, d. h. je tiefer die Luftkammern mit ihrer Last sanken, um so größeren Luftdruckes bedurfte es, um sie in den Stand zu setzen, die furchtbare Last zu tragen, welche mit jedem Zoll weiteren Sinkens zunahm, und um so schwieriger wurde es, innerhalb des Caissons zu arbeiten. Als die Luftkammer des Ostpfeilers am 28. Februar dieses

Jahres eine Tiefe von fünfundneunzig Fuß unter dem Flußbette, mit einer Last von 20,000 Tonnen auf sich, erreichte, mußte der Arbeiter, welcher den letzten Sand fortschaffte, unter dem Drucke von drei Atmosphären arbeiten. Nur dadurch, daß die Arbeiter so häufig als möglich bei der Arbeit sich ablösten, ist es gelungen, so gänzlich alle Unfälle zu verhüten, wie es bis jetzt der Fall gewesen. Zum bessern Verständniß der Sache bemerken wir, daß die Zuführung von comprimirter Luft mit solcher Genauigkeit bemessen werden kann, daß dadurch die Senkung bis auf einen Zoll sich reguliren läßt. Die Senkung läßt sich genau nach der Masse des Sandes unterhalb der Luftkammer, welche neun Fuß hoch ist, berechnen. Der Sand aber wird durch mächtige Pumpen weggeschafft, welche denselben, nachdem er zuvor mittelst eines Schlauches mit Wasser erweicht und zu Triebsand verwandelt worden, an die Oberfläche heraufpumpen und alsdann wieder in den Fluß zurückführen, aus dessen Tiefe er genommen ist. Wie wir schon erwähnten, laufen eine Anzahl senkrechter Schachte den Pfeiler entlang herunter und bilden eine schornsteinartige Verbindung zwischen der Luftkammer und der Oberwelt. In dem mittelsten und weitesten derselben befand sich eine Wendeltreppe, welche stets verlängert wurde, je weiter der Pfeiler vorschritt und welche zum Herauf- und Hinuntersteigen von den Leuten benutzt wurde. Die kleineren Schachte, welche auch in senkrechter Richtung am Pfeiler hinunter liefen, enthielten die Röhren, welche die comprimirte Luft zuführen, den Schlauch zum Näffen des Sandes, die Pumpe, welche den letzteren wegschafft, Maschinen, um Material zuzuführen, und telegraphische Vorkehrungen, wodurch die Arbeiter aus der Tiefe „der grauenhaften Dinge" jeden Augenblick mit Denen verkehren konnten, die da „athmen im goldigen Sonnenlicht".

Der Eintritt in den Caisson wurde mittelst eines luftdichten Verschlusses ermöglicht, einer Vorrichtung, die gleich dem Caisson aus dicken Eisenplatten gemacht ist und einen Bestandtheil desselben bildet. Sobald man in diesen Raum, der sechs bis acht Personen faßt, eintrat, war die Luftströmung darin so heftig, daß selbst starke Constitutionen, die dieses Reich der Dunkelheit und Nacht betraten, sich eines Gefühles der Beklommenheit nicht erwehren konnten. Die eiserne Thüre, die zur Außenwelt führte, drückte durch die Gewalt der Luft so fest gegen den Rahmen, als es nimmer durch irgend einen anderen Mechanismus hätte geschehen können. Der Hahn, durch welchen die Luft einströmte, wurde nicht eher geschlossen, als bis die Luft in dem Luftverschluß dieselbe Dichtigkeit erreicht hatte, wie die im Raume des Caissons selbst. Sobald dies geschehen, öffnete sich die in den Caisson führende Thüre von selbst und man konnte diese unterirdische Werkstatt betreten, wo selbst die hellste Stimme ihren Ton verlor, und wo tief unter dem Echo der menschlichen Sprache, ja, wo unter des Wassers tiefster Tiefe geschäftige Arbeiter den Weg für den sinkenden Pfeiler bahnten.

Eine Zeitlang fühlte man sich hier in dieser Unterwelt ganz behaglich — einer Unterwelt, von der weder die Mythologie noch der Aberglauben sich jemals etwas träumen ließen. Der Luftwechsel machte sich aber bald durch Ohrenschmerzen, Nasenbluten, oder durch ein Gefühl des Erstickens bemerkbar; jedoch verlieren diese Unannehmlichkeiten und scheinbaren Gefahren, welche bei einem solchen Besuche der Unterwelt unvermeidlich sind, gänzlich ihre Bedeutung gegen das Interesse, welches er gewährt. Die Fahrt ist von hundert und aber hundert Personen, einschließlich vieler Damen, unternommen worden, und Niemand kehrte aus der Tiefe zurück, ohne eine der merkwürdigsten Erinnerungen für sein ganzes Leben mit sich zu nehmen. In einen Dunstmantel gehüllt, arbeiten die Leute dort, um erst den Sand loszumachen; trübe

flackern die Lampen und die Luft hat eine solche sonderbare Dichtigkeit und Feuchtigkeit, daß man wie im Traume herumwandelt. Für eine kleine Weile war dies äußerst interessant und angenehm, aber es dauerte nicht lange, bis der Wunsch, dieser absonderlichen Lage wieder zu entrinnen, über den ausgeübten Reiz die Oberhand gewann. Der Besucher trat mit Vergnügen und einem ungeheuchelten Gefühl der Erleichterung nach einer Viertelstunde wieder in den Luftverschluß zurück, um zu beobachten, wie die Luft wieder den Raum zu verlassen anfing. Sogleich schloß sich die Thüre hinter dem Besucher durch die dichtere Luft, und war so fest, als ob ein Berg dahinter stände. Das gepreßte Element strömt pfeifend aus dem Luftverschluß heraus und die innerhalb befindliche Luft gleicht sich mehr und mehr mit der äußeren Luft aus; noch ein paar Minuten, und sie ist ihr an Dichtigkeit gleich. Dann öffnet sich die nicht länger durch die dichte Atmosphäre gegen den Rahmen gedrückte Thüre nach der Wendeltreppe, und der Besucher athmet tief auf, oder, um mit Schiller zu reden, „begrüßt wieder das himmlische Licht", welches weit von oben herab tief in den Schacht hinein scheint.

Die Brücke, wenn sie vollendet sein wird.

Man kann die beiden Pfeiler bereits als vollendet ansehen. Der östliche Pfeiler ruht schon seit dem 28. Februar mit seinem Caisson auf dem Felsen und die Füllung der Gemächer wurde schnell darauf beendigt. Sein westlicher Gefährte hatte damals bloß noch drei Fuß tiefer zu sinken und hätte dies in sehr kurzer Zeit thun können, wenn nicht der nöthige Vorrath an Granit zu rechter Zeit anzukommen verfehlt und so den Bau unterbrochen hätte. Es liegt im Bauplane, diejenigen Theile der Pfeiler, welche sich über das Wasser erheben und der Einwirkung der äußern Luft ausgesetzt sind, vom allerdauerhaftesten Granit zu erbauen, während die von dem Felsen bis zu einem gewissen Punkt unter dem niedrigsten Wasserstand herauf reichenden Theile aus Kalksteinblöcken von den Grafton-Steinbrüchen in Illinois erbaut werden. Als der erwartete Granit eintraf, schritt der Bau über dem Wasser schnell vorwärts und in wenigen Wochen werden die Pfeiler die vorgeschriebene Höhe von fünfzig Fuß über dem Wasserspiegel erreichen. Ihre ganze Höhe, oder, wenn man will, ihre ganze Tiefe wird alsdann resp. 194 und 165 Fuß betragen; der Ost-Pfeiler ist der höchste, da der Felsen auf der Flußseite von Illinois tiefer als auf der von Missouri liegt. Das sechseckige Fundament der Pfeiler ist 82 Fuß in der Länge und sein Gewicht beträgt von 28,000 bis 33,000 Tonnen. Nicht weniger solid und massiv ist die Bauart der Pfeiler an den beiden Ufern. Auch sie mußten ebenfalls bis auf den Felsen herunter geführt werden. Auf der Missouri-Seite machte dies wenig Schwierigkeit, wohingegen die Illinois-Seite, der Beschaffenheit des amerikanischen „Bottoms" wegen, desto mehr Schwierigkeiten bietet. Auf der Missouri-Seite gehen die innerhalb eines großen Kofferdammes ausgeführten Arbeiten ihrer Vollendung entgegen. Auf der andern Seite werden sie eben begonnen. Wir wissen aber zur Genüge, und es liegt in dem Charakter dieses Bauwerkes, daß ein Anfang zugleich eine gewisse und frühe Beendigung verbürgt. Es wird daher nicht lange dauern, bis der Pfeiler auf der Illinois-Seite seinem Vis-a-Vis und den beiden Grundpfeilern im Wasser folgen wird.

Diese vier Pfeiler bilden den Unterbau, welcher mit raschen Schritten seiner Vollendung entgegengeht. Auf diesen Massen, welche für eine Ewigkeit bestimmt sind, wird die Brücke ihre Ruhestätte finden, um dem mächtigsten Binnenhandel über den mächtigsten der Ströme dienstbar zu sein. Sie werden drei Bogen tragen,

und, wie bereits oben bemerkt, wird jeder der beiden Uferpfeiler bis zu den beiden Grundpfeilern 500 Fuß auf jeder Seite von einander entfernt und die Spannung des Hauptbogens zwischen den beiden Grundpfeilern 520 Fuß weit sein. Die Möglichkeit, solche große Spannungen zu errichten, besonders wenn man die enorme Last, die sie zu tragen haben, bedenkt, ist Anfangs sehr bezweifelt und stark bestritten worden. Aber Captain Eads war einerseits durch seine eigenen Berechnungen und anderseits durch die Brücke zu Kuilenburg, in Holland, welche den Lech mit einem 500 Fuß weiten Bogen überspannt, ferner durch die Pläne des Englischen Brückenbaumeisters Telford, welche zu Anfang dieses Jahrhundert gemacht wurden, in den Stand gesetzt, alle Bedenken zu heben und zu besiegen. Man hat Gußstahl als Material für diese Bogen gewählt. Jeder derselben wird doppelt sein, d. h. wird aus zwei concentrischen, zwölf Fuß von einander entfernten Bogen bestehen, welche durch ein Netzwerk der massivsten Stahlbänder mit einander verbunden werden. Solcher Doppelbogen werden vier in jeder Spannung sein, welche miteinander parallel von Pfeiler zu Pfeiler laufen. Auf diesen Eisenrücken wird die Brücke in zwei Stockwerken ruhen. Das untere derselben ist für die Eisenbahnen bestimmt, das obere für Fuhrwerke und Fußgänger. Da sie fünfzig Fuß breit sind, werden sie den Anforderungen des lebhaftesten Handelsverkehrs genügen. Gleichzeitig werden unterhalb die größten Dampfschiffe selbst beim höchsten Wasserstande dahin fliegen, und, während über ihnen der Osten mit dem Westen seine Reichthümer austauscht, können die Schiffe ungehindert den Handelsverkehr zwischen dem Norden und Süden vermitteln. St. Louis aber wird nicht nur die größte Bogenbrücke der Welt besitzen, sondern es wird auch den ersten derartigen Bau in Stahl, dem wahrhaften Edelmetalle unserer Zeit, ausgeführt haben. Wir wollen Europa seinen Krupp und sein ganzes Zeughaus voll aus Stahl gegossener Kanonen gönnen—diese eine Stahlbrücke über den Mississippi drängt all' den zweifelhaften Reichthum der alten Welt in den Hintergrund.

Es bleibt uns nur wenig über die Uferbauten, oder richtiger, über die Zugänge zur Brücke, zu sagen übrig. Die direct auf die Brücke zuführende Straße—Washington Avenue—ist eine der breitesten und schönsten in St. Louis. Wie das ganze St. Louiser Ufer, läuft sie, wo sie sich dem Flusse nähert, steil ab. Es genügt daher, die Brücke, welche fünfzig Fuß über das Ufer hinausragt, nur eine kurze Strecke von 1049 Fuß in die Stadt hinein zu verlängern, damit sie mit der Washington Avenue in gleiche Höhe kommt. Ein Viaduct von fünf Bogen, welcher jeder siebenundzwanzig Fuß Spannung erhält, und unter welchen der Verkehr auf den sich kreuzenden Straßen ungehindert vor sich gehen kann, wird die Verlängerung der Brücke bilden und natürlich auch von derselben Höhe und Breite sein. An seinem Ende wird der obere Brückenweg in die immer noch aufwärts gehende Washington Avenue führen, während der untere mit seinen Eisenbahnen in einen 4,800 Fuß langen Tunnel mündet, welcher unterhalb und durch einen großen Theil der Stadt geht und an der Stelle endigt, wo das große St. Louis Central-Eisenbahn-Depot projectirt ist—da, wo jetzt die Pacific-Eisenbahn die elfte Straße kreuzt. Dieser Tunnel wird 15 Fuß breit und siebenzehn Fuß hoch sein. Durch Sondirungen und Bohren hat man gefunden, daß der Tunnel nur durch Erdschichten zu führen ist, und daher wird der letztere Theil des Unternehmens keine besonderen Schwierigkeiten verursachen. Mit dem Zugang zur Brücke über den flachen morastigen Boden auf dem Illinois-Ufer hat die Gesellschaft nichts zu thun. Dämme und Ueberbrückungen, welche sich nach dem Bedürfniß der verschiedenen Eisenbahn-Compagnien nach Norden, Süden und Osten abzweigen, werden ihre

Verbindung mit der Brücke herstellen. Der obere Fahrweg wird auf soliden Unterbauten bis zur vierten Straße in East St. Louis geführt werden, an welchem Punkte sich der Missouri-Handel nach allen Richtungen hin verzweigt.

Und nun, was wird dieses, von dem Illinoiser Uferpfeiler bis zur Washington Avenue in St. Louis, 2,230 Fuß messende Riesenwerk kosten? Wir geben ein Verzeichniß der Berechnungen für die verschiedenen Theile, sowohl als für den ganzen Bau:

Unterbau (Grund- und Uferpfeiler)	$1,540,080 00
Oberbau (Bogen und Fahrwege)	1,460,418 30
Zugänge	520,397 24
Tunnel	410,477 55
Expropriationen (Angekauftes Grundeigenthum)	539,900 00
Eisenbahn	25,680 00
Gesammt-Ausgabe für die Brücke	$4,496,953 09

Von diesem Capital sind bereits drei Millionen (und zwar $1,200,000 in St. Louis und der Rest in New York) gezeichnet worden, und die Ausgaben betragen bis jetzt $1,700,000. Zugleich ist die finanzielle Verwaltung bis jetzt eine so geschickte und die verschiedenen Contrakte für die Gesellschaft so vortheilhaft gewesen, daß der Fortschritt sich nicht durch Geldverlegenheiten gehemmt sehen wird. Eben so fest steht, daß die Brücke, sobald sie vollendet, Verwerthung finden wird. Die Angaben, welche über diesen Punkt gemacht und mit großer Sorgfalt von einem der Directoren—dem Dr. William Taussig, welcher als einer der thätigsten Beförderer des großen nationalen Unternehmens gilt,—gesammelt worden sind, führen zu den folgenden Resultaten:

Mindestens dreizehn Eisenbahnen werden ihren Terminus auf der Illinois-Seite des Mississippi-Flusses haben. Mindestens elf Eisenbahnen werden von St. Louis aus den Staat Missouri nach allen Richtungen hin durchschneiden. Von allen diesen besitzen wir nur von dreien statistische Angaben, und diese beziehen sich nur auf die Frachtbeförderung des Jahres 1867. Sie ergeben, daß während jenes Jahres 767,400 Tonnen Fracht auf diesen Linien befördert wurden. Als die niedrigste Schätzung des Verkehrs von zwölf Eisenbahnen (welches bis zur Vollendung der Brücke die Gesammtzahl der fertigen und im Betrieb stehenden Eisenbahnen sein wird) könnte nicht unter einer Million Tonnen angenommen werden. Die bereits mit verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften gemachten und noch zu machenden Contrakte sichern der Brücken-Compagnie einen Durchschnitts-Tarif von 65 Cents per Tonne, was an Fracht allein ein jährliches Einkommen von $550,500 ergiebt. Der übrige Verkehr (als Passagierwagen, Kohlenwagen, Farmerwagen und andere Frachtfuhrwerke, nebst dem Viehtransport) kann nach den gegenwärtigen Angaben auf $129,647 und von Eisenbahnpassagieren auf $112,000 veranschlagt werden, so daß also die Gesammtsumme auf $892,147 zu stehen kommen würde. Von dieser Summe müssen jährlich für zufällige Ausgaben $40,000 abgezogen werden, und dann verbleibt noch eine Summe, welche acht und ein halb Prozent für ein Kapital von zehn Millionen ergiebt.

Man gedenkt die Brücke in den letzten Tagen des nächsten Jahres fertig zu haben. Wenn wir jedoch nach den, diesem großartigen Bauunternehmen zu Statten gekommenen Begünstigungen einen Schluß für die Zukunft ziehen dürfen, so wird der Spätsommer des Jahres 1871 den ersten Bahnzug über den Stahl- und Granitbau der unübertrefflichen Brücke erleben. Dann wird sie nicht nur eine Quelle des Stolzes

für den Missourier im Besonderen und den Amerikaner im Allgemeinen sein, sondern jeder Mensch wird ihre prachtvoll massiven Formen anstaunen und der kunstgerechte Baumeister bewundern. Dann werden sich auch die Worte auf's Herrlichste bewahrheiten, mit denen der Architekt seinen Bericht, den er der Compagnie im Jahre 1868 vorlegte, schloß, und welche also lauten:

„Wir können wohl mit Recht behaupten, daß selten ein Unternehmen begonnen worden, welches in so hohem Grade die Unterstützung aller Classen unserer Bürger in Anspruch zu nehmen berechtigt ist, welches den Wohlstand unserer Stadt so außerordentlich zu fördern verspricht, und welches einen so sicheren Reinertrag für die darauf verwendete Arbeit und Capital in Aussicht stellt."

Jetzt ist der westliche Grundpfeiler bereits auf den Felsen gesenkt und die Luftkammern der beiden Grundpfeiler, sowie die darin befindlichen Schachte; sind mit „Concrete" ausgefüllt, und das Mauerwerk ist ungefähr auf sechs Fuß über die Niederwasserstandslinie aufgeführt worden. Die Caissons für den östlichen Uferpfeiler werden in Carondelet gebaut und ungefähr am 10. August d. J. vom Stapel gelassen werden.

Der westliche Uferpfeiler ist auch schon zwölf Fuß über dem gewöhnlichen Wasserstand erbaut, und bis zum Februar nächsten Jahres wird das Mauerwerk der Pfeiler für den Oberbau fertig sein. Der Contract für den Oberbau ist der Kingston-Brücken-Compagnie zu Pittsburg, Pennsylvania, zuerkannt worden, und diese Gesellschaft arbeitet jetzt auf das Emsigste, ihren Contract zu erfüllen, welcher sie bindet, den Oberbau der Brücke innerhalb siebenzehn Monaten zu vollenden. Ein bemerkenswerther Punkt in diesem Contrakte ist die Thatsache, daß er zu niedrigeren Preisen angenommen, als vom Ober-Ingenieur veranschlagt worden.

Dieses ist eine kurze Beschreibung der großen St. Louiser Eisenbahn- und Passagier-Brücke, deren Bau bereits in Angriff genommen. Eine kurze Aufführung der bewährtesten Brücken unserer Zeit, sowie ein Hinweis auf die verschiedenen Arten, mag vielleicht dem oberflächlichen Leser einen besseren Begriff von der Großartigkeit der St. Louiser Brücke gewähren. Es giebt vier verschiedene Hauptarten von Brücken, welche von den Ingenieuren als die entsprechendsten zu Bauten für ganze Zeitalter betrachtet werden, nämlich, die röhrenartige, die hängende, die Gitter- und die Bogenbrücke, welche alle aus Eisen in der einen oder der anderen Form gemacht werden. Die röhrenartige, welche von Robert Stephenson (obgleich mit thätiger Beihülfe von Fairbairn) erfunden wurde, wird stets als eine der großen Ideen des neunzehnten Jahrhunderts dastehen. Es ist dies eine gerade, hohle, rechtwinklige Röhre. Die „Britannia - Brücke" ist die großartigste dieser Art und ihre längste Spannung, oder Strecke zwischen den beiden Stützen, beträgt 459 Fuß. Dennoch wurde sie, so lang wie sie ist, in einem Stücke hundert Fuß hoch auf ihr jetziges Lager gehoben. Die „Victoria - Brücke" hat keine Spannung von so großer Länge, noch wurde sie in derselben Weise gehoben.

Die Hängebrücke stammt in ihrer roheren Gestaltung aus dem Alterthume. Sie wird in allen Ländern angetroffen, hat aber bis in die letzteren Jahre nicht die ungetheilte Anerkennung der Ingenieure in Bezug auf hinlängliche Stärke für Eisenbahnzüge gefunden, und in dieser Hinsicht kann von ihr kaum gesagt werden, eine gründliche Kritik entwaffnet zu haben, wenn wir etwas wahrhaft Dauerhaftes bauen wollen. Sie besitzt einige Eigenschaften, die sie stets beliebt machen werden. Sie kann leichter auf vielen Plätzen errichtet werden. Eine bedeutend größere Spannung kann

mit verhältnißmäßig geringerem Kostenaufwande leichter auf diese als jede andere Weise hergestellt werden. Dieser letzte Punkt wird vielleicht besser begriffen werden, wenn wir uns erinnern, daß die Niagara-Brücke, welche eine Spannung von 821 Fuß hat, für weniger als die jährlichen Zinsen der auf die „Britannia-Brücke" verwendeten Summe erbaut wurde. Die Construction im Allgemeinen ist wohl bekannt, und die berühmtesten derartigen Brücken in Europa sind, die in Menai, von Telford erbaut, mit einer Spannung von 580 Fuß, und die in Freiburg in der Schweiz, mit 870 Fuß Spannung. Hier in Amerika haben sich Ellet nnd Noebling durch die Wheelinger, Niagara, Cincinnatier und andere Brücken einen Namen gemacht. Ellet erbaute die Wheelinger Brücke mit 1000 Fuß Spannung, welche aber den Winden nicht widerstehen konnte; dennoch war Ellet ein großer Mann. Herr Noebling mag als der große Held der Hängebrücken in diesem Lande angesehen werden. Sein Ruhm ist wohl beneidenswerth, denn während die größten Ingenieure Europa's es für unmöglich erklärten, baute er seine Niagara-Brücke weiter, und jetzt, nachdem sie achtzehn Jahre im steten Gebrauche gewesen, hat sie diese Ingenieure zur Aenderung ihrer Theorien bekehrt. Er baute die Cincinnatier Brücke, und wenn in der Zukunft die Hängebrücke als hinlänglich dauerhaft und vollkommen sicher für Eisenbahnzüge anerkannt werden sollte, so gebührt ihm vor allen Anderen der Ruhm.

Die Gitterbrücke war und ist noch jetzt eine sehr beliebte Art von Brücken. Der Name deutet schon ihre allgemeine Construction an. In mancher Hinsicht ist sie der röhrenförmigen vorzuziehen. Sie ist weniger kostspielig und mehr elastisch, welches viele Leute für einen Vorzug halten. Die schönste Brücke dieser Gattung ist die in Köln über den Rhein. Ihre längste Spannung beträgt 330 Fuß. Sie ist jedoch Schwankungen unterworfen. Aber wenn wir auch Alles zugeben, was vernünftiger Weise zu Gunsten der Gitter- und Hängebrücken gesagt werden kann, so ist es doch noch sehr fraglich, ob sie die Dauerhaftigkeit der Bogenbrücken besitzen. Wir wissen, daß Bogenbrücken Jahrhunderte gehalten haben, aber wir wissen noch nicht, besonders wenn wir die ungeheuern Lasten von Eisenbahnzügen in Betracht ziehen, wie lange eine Hänge-, Röhren- oder Gitterbrücke aushalten wird.

Die erste gußeiserne Bogenbrücke wurde im Jahre 1779 mit 100 Fuß Spannung erbaut. Viele andere eiserne Bogenbrücken sind seitdem mit Erfolg erbaut worden, und man hat sie stets ihrer Stärke und Dauerhaftigkeit wegen sehr geschätzt. Der einzige Nachtheil gegen die anderen Arten war vielleicht der Umstand, daß sie mit einer nicht so großen Spannung gebaut werden konnten. Die größte dieser Art in England ist die in Southwark, welche eine Spannung von 240 Fuß bei 24 Fuß Höhe hat. Man wolle hier wohl beachten, daß die genannte Brücke, die Britannia, 459 Fuß und die in Köln 330 Fuß Spannung hat, und dann wird erst die Wichtigkeit der großen St. Louiser Brücke mit ihrer 520 Fuß weiten Spannung recht klar werden.

Ihr Bau ist so gediegen, als der irgend einer durch die Zeit erprobten. Ihre Größe übersteigt die aller anderen, wenn wir den richtigen Maßstab anlegen, nämlich das Längenmaß ihrer Spannung. Ihr Material —Gußstahl— ist das beste der Welt, denn es verhält sich wie 2 zu 1 zu Schmiedeeisen.

Die Wichtigkeit der St. Louiser Brücke wird noch erhöht, wenn wir ihre Grundwerke, ihre Tiefe, ihre Art und Weise der Construction und die damit verbundenen Schwierigkeiten in Betracht ziehen.

Andere sehr eminente Ingenieure haben vorgeschlagen, Brücken von noch größerer Spannung als diese zu erbauen; doch kommt es sehr selten vor, daß die Oertlichkeit und die umgebenden Verhältnisse, so wie hier, ein solches kühnes Unternehmen von Seiten des Ingenieurs, begleitet von einer gehörigen Kundgebung der öffentlichen Meinung Seitens der Capitalisten, seine Projecte auszuführen, rechtfertigen.

Herr Latrobe, ein berühmter Ingenieur in Baltimore, gab sein Gutachten über den Bau einer Brücke zu St. Louis. Er war für noch höhere Grundpfeiler als die des jetzigen Planes und schlug vor, daß eine stehende Dampfmaschine angewendet werde, um die Eisenbahnwagen von jeder Seite bis zur Mitte zu befördern. Auch er rieth an, eine Spannung von 400 bis 500 Fuß Länge in Anwendung zu bringen.

Daß die Ingenieure der Neuzeit etwas weit Vollendeteres zu erstreben trachten, als die alten Schöpfungen, dafür zeugt folgende Bemerkung des Herrn Röbeling. Er sagt: „Es blieb der Ingenieurkunst der Neuzeit vorbehalten, durch Anwendung des Prinzips der Spannung und durch den Gebrauch von geschmiedetem Eisen das Räthsel zu lösen, große Flüsse ohne Mittelpfeiler zu überbrücken. Bogen von Guß- und von geschmiedetem Eisen mit 100 Fuß Spannung und darüber, haben sich als erfolgreich erwiesen. Es kann nicht behauptet werden, daß dadurch die Grenze der Bogenspannungen erreicht wäre. Hölzerne Bogen von viel größerer Spannung haben viele Jahre gehalten und sowohl in diesem Lande als auf dem Continent von Europa gute Dienste geleistet. Es ist jedoch höchst merkwürdig, und, vom professionellen Standpunkt aus betrachtet, unerklärlich, daß die geeignetste Form der Construction, welche von der Natur in ihren mannichfachen Erzeugnissen so vielfältig ausgeprägt ist, obgleich bei mehreren Gelegenheiten in Vorschlag gebracht, noch niemals angewendet wurde. Diese Form ist unzweifelhaft die cylindrische, welche kleine Theile mit einander verbindet, wie wir dies in den vegetabilischen und animalischen Formationen wahrnehmen. Wo die Stärke mit der Leichtigkeit und Zierlichkeit verbunden werden soll, da verschwendet die Natur nie schwere, hinderliche Massen. Die Architekten des Mittelalters bewiesen dies zur Genüge durch ihre herrlichen Schwibbogen und schlanken Säulen, welche, Stärke und Dauerhaftigkeit verbindend, mit der größtmöglichst geringsten Quantität von Material ausgeführt sind.

„Die Röhren von geschmiedetem Eisen, welche jetzt in allen Größen und in solcher Vollendung verfertigt werden, bieten dem Architekten ein unübertreffliches Material zum Bogenbau. Das Draht-Kabel, welches aus einer Menge von Drähten besteht, bildet den besten Kettenbogen für das Tragen großer Lasten; doch kann auch ein eben so starker aufrechter Bogen durch Röhren von Schmiedeeisen mit ein und ein halb bis zwei Zoll oder mehr Durchmesser gebaut werden. Bogen von tausend Fuß Spannung und darüber könnten nach diesem System von zuverlässiger Stärke gebaut werden. Ich wage es, zu behaupten, daß die zwei großen rivalisirenden Systeme der künftigen Brückenbaukunst der aufrecht stehende und der umgekehrte Bogen sein werden, — der erstere aus Draht und der letztere aus Röhren verfertigt, und beide durch Hülfe von Gitterwerk, Stäben, Bändern und Gürteln befestigt."

Es ist bereits gesagt worden, daß die Brücke über den Mississippi von Gußstahl gebaut werden wird, und es werden großartige Experimente gemacht, um die Stärke dieses Metalls zu prüfen. Ueberhaupt wird jede Vorsicht gebraucht und jede Anstrengung gemacht, um bei dieser Brücke einen vollständigen Erfolg zu erzielen. Obgleich nicht so groß wie die Victoria-Brücke über den St. Lawrence-Fluß, welche fast zwei

Meilen lang ist, noch die Brücke über den Nebudda in Indien, welche anderthalb Meilen lang ist, noch die Brücke von Bassein zum Festland, welche über drei Meilen lang ist, so stellen doch ihre großartigen Spannungen und stattlichen Grundpfeiler sie über alle jene Brücken, sowohl ihrem Charakter als ihrer Bauart nach. Und wenn sie erst fertig ist, wird sie großartiger als der Coloß zu Rhodus, großartiger als der Leuchtthurm Pharos zu Alexandrien sein. Sie wird den Handel des Mississippi-Thales beleben, die großen Eisenbahnketten zwischen New York und San Francisco, die Seen und den Golf mit einander verbinden. Wenn vollendet, wird sie den Namen ihres Baumeisters, des Capitains James B. Eads, zu denen von Telford, Smeaton, Stephenson und anderen berühmten Ingenieuren der Welt schreiben. Herr Eads ist schon jetzt bekannt als einer der unternehmendsten und hervorragendsten Bürger von St. Louis, und sollte sein Brücken-Unternehmen, in welchem er sich am meisten hervorgethan, von Erfolg gekrönt sein, so wird sein Charakter und sein Ruf ebenso wie seine Brücke zum allgemeinen Landeseigenthum werden. Des gewissen Erfolges wegen, welches fast sprüchwörtlich alle seine Unternehmungen krönt, sowie durch sein praktisches Genie und seine eiserne Willenskraft berühmt geworden, begrüßen wir seine hervorragende Identifizirung mit diesem Bauwerke als die beste Garantie einer glücklichen Vollendung. Ihm und den aufgeklärten, auf das öffentliche Wohl bedachten Bürgern, welche ihr Capital und ihren Einfluß geltend machten, um das Unternehmen zu fördern, wird der Ruhm gehören, der sich zweifelsohne an diese Brücke knüpft.

Schlußwort des Verfassers.

Indem ich diese kleine Schrift der Oeffentlichkeit übergebe, benutze ich die Gelegenheit, um einige Worte über mich selbst hinzuzufügen, welche ich ganz besonders von meinen Mitbürgern in St. Louis gelesen haben möchte.

Es ist Vielen bereits bekannt, daß ich in den letzten drei Jahren in einer bescheidenen, doch ernsten Weise und, wie ich glaube, mit vollständiger Unparteilichkeit gegen alle Theile meines Vaterlandes, die Entwickelung der materiellen Vorzüge des Mississippi-Thales befürwortet habe.

In Verfolgung dieser meiner Aufgabe, habe ich der Oeffentlichkeit, mit Einschluß dieser, fünf Schriften übergeben, welche Argumente und Angaben zur Beweisführung der Richtigkeit der Dinge, für die ich gewirkt habe, enthalten. Bei der ganzen Arbeit, welche ich vollbracht, diente ich weder meinem persönlichen Interesse, noch suchte ich die Befriedigung meines Ehrgeizes, oder hoffte ich einen pecuniären Nutzen daraus zu ziehen. „Ich habe weder Weib, noch Kinder, wohl oder übel, zu versorgen, — bin nur ein Zuschauer der Glücks- und Schicksalsfälle anderer Menschen, und wie sie, wie mich dünkt, ihre Rollen in der verschiedensten Art und Weise wie auf einem gewöhnlichen Theater abspielen."

In dem Thale des Mississippi geboren und erzogen, in einem Lande und unter einer Regierung, welche in Ausdehnung und in ihrer Art in der Geschichte unerreicht dastehen, theilte ich das natürliche Gefühl, welches instinctiv mit dem größten Interesse jeden Schritt zur Erreichung der individuellen und nationalen Größe verfolgt. Und dies ist die Triebfeder gewesen, welche mich mit ausdauerndem Eifer zur Anstrengung aller meiner Kräfte anspornte.

Indem ich daher diese Schrift veröffentliche, von der ich hoffe, daß sie mit einigem Interesse von unserer Bevölkerung werde gelesen werden, unterbreite ich sie als die letzte, welche ich über die materiellen Vorzüge der Stadt und des County's von St. Louis schreiben und veröffentlichen werde. Obgleich unser nächster Census viele neue und größere Thatsachen an's Licht bringen wird, als diejenigen sind, welche mir zur Abhandlung vorlagen, so habe ich die Aufgabe, die ich mir selbst setzte, gelöst. Andere, mit mehr begabten Federn, werden diese neuen Grundlagen zum Besten unsers nationalen Fortschritts ausbeuten. Es giebt noch ein höheres Feld als das des Materialismus; und obgleich ich nicht aufhören werde, Alles in meiner Macht zu thun, damit das Capitolium des Reichs nach dem Mississippi-Thale verlegt werde, so werde ich mich doch unterdessen nach einem neuen Arbeitsfelde umsehen, auf welchem die großen Weltprobleme gelöst und des Menschen höchstes Lebensziel erreicht wird.

„Denn was hülfe es dem Menschen, so er die ganze Welt gewönne und nähme Schaden an seiner Seele?"

Die Bundeshauptstadt würde eine jämmerliche Errungenschaft für die Bevölkerung der großen Thalstaaten sein, wenn sie nicht auch durch eine Constitution beschützt würde, die eine Republik des ganzen Festlandes umfaßte, unter deren Macht und Schutz künftige Generationen in stetem Verbande dahin schreiten werden, und gleich

„Nationen bei dem Hüfthornklang
Der Zeit in Reih und Glied treten."

Die Republik unserer Väter in allen ihren Theilen aufrecht zu erhalten, sie durch alle ihre Entwickelungsstufen zu läutern und zu vervollkommnen, sie weiser und besser zu machen, ihr eine größere und höhere Mission unter den Nationen der Erde anzuweisen und ihr Bestehen bis auf die fernste Zukunft zu verlängern, ist die Hauptaufgabe dieser und künftiger Generationen. Und indem ich dieses ausspreche, habe ich eine feste Zuversicht in die Zukunft,—in eine Zukunft, welche den strebsamen, fleißigen, bescheidenen und gottesfürchtigen Millionen der nachkommenden Generation zweifelsohne eine gerechte und reiche Belohnung bringen, die einen vollständigen Triumph des Menschengeschlechts in seinem Bemühen, die großen Weltprobleme zu lösen und eine moralische und geistige Entwicklung unsers Volkes, welche mit dem materiellen Wachsthum des Landes im Einklang ist, zur Folge haben werde. Indem ich diese Schrift der Oeffentlichkeit übergebe, als ein Argument zu Gunsten der gehegten Hoffnungen der Menschheit, welche sich in der im Geiste vorgestellten zukünftigen Welthauptstadt und ihrer Verwirklichung vereinen, hege ich die volle Zuversicht, daß Copien derselben in unsere Bibliotheken gelangen und von ernsten, forschenden Geistern werden gelesen werden, lange nachdem dieses Geschlecht durch die Pforten der Ewigkeit eingegangen, um seinen Platz einzunehmen

„Unter Patriarchen, Propheten und den Gesegneten
Aus allen Ländern, den Himmel zu bevölkern."

Der Gedanke an die zukünftige große Stadt würde ein leeres Bild sein, wenn wir nicht eine Regierung und eine Gesetzgebung in diesem ganzen von uns so sehr geliebten Lande aufrechterhielten. Die Hoffnung der Welt besteht darin. Doch das ist nicht genug; ein höheres Gebot ist uns Allen gegeben. Noch wankt die Armuth einher; noch demoralisirt die Unwissenheit die Menschen; noch verthiert sie das Laster, und noch hat das Verbrechen Schmach und Elend zur Folge. Da bleibt noch viel Arbeit zu thun übrig. Es sind Lebensregeln vorzuschreiben, Bedürfnisse zu befriedigen und Weisheit zu lehren, und „was ihr dem Geringsten unter ihnen thun werdet, das thut ihr mir."

Nun laßt uns die Zukunft willkommen heißen und auf die Herrschaft der ewigen Gerechtigkeit hoffen.

St. Louis, den 1. Mai 1870. **L. U. Reavis.**

